Pierwsza w Polsce próba przemysłowego zastosowania śmigłowca do transportu dużych ładunków budowlanych. Piszemy o tym na stronach 10 i 11. Na zdjęciu: Śmigłowiec turbinowy Mi–8 przytransportował bezpośrednio na miejsce montażu kolejną partię elementów budowlanych. Foto: B. J. WITKOWSKI

SKRZYDLATA POLSKA

NR 20 (932) • 18. V. 1969 • ROK XXV/XXXIX • CENA ZŁ 2



ROK ZAŁOŻENIA: 1930



TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

Wyróżniony Dyplomem Honorowym Fédégation Aéronautique Internationale – FAI

Adres redakcji:
Warszawa 1, ul. Widok 8
Telefon: 27-33-78

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

Sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

Kierownicy działów: PAWEŁ ELSZTEIN (modelarstwo, zagranica); HENRYK KUCHARSKI (komunikacja, łączność z czytelnikami); TADEUSZ MALINOWSKI (literatura, historia); JERZY POMIANOWSKI (sport, aerokluby); JANUSZ M. WOJCIECHOWSKI (technika, astronautyka). Opracowanie graficzne – STANISŁAW KOPF. Redaktor techniczny – IRENA BĄKOWICZ

PRENUMERATA

Kwartalnie – 26 zł
Półrocznie – 52 zł
Rocznie – 104 zł

Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 – Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do dnia 10 każdego miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty.

Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88, konto PKO Nr 1-6-100024.

Egzemplarze zdezaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" – Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym.

OGŁOSZENIA

Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm^2 – 10,50 zł za każdy 1 cm^2. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

DRUK

Zakłady Graficzne „Dom Słowa Polskiego" – Warszawa, ul. Miedziana 11. Zam. 3860 P-7

WYDAWCA



WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52, telefon: 45-00-61

INDEKS 37703

NASZE ROZMOWY

KSIĄŻKI NA KTÓRE CZEKAMY

W tym tygodniu rozmawiamy z redaktorem naczelnym Wydawnictwa Ministerstwa Obrony Narodowej, płk mgr **Stanisławem Reperowiczem**. Nosi on mundur stalowy, ponieważ od wielu lat związany jest z lotnictwem i jego sprawami. Przez dłuższy okres był redaktorem naczelnym tygodnika Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej Kraju WIRAŻE, a z kolei zastępcą redaktora naczelnego gazety codziennej Wojska Polskiego ŻOŁNIERZ WOLNOŚCI. Zajmuje się publicystyką wojskową i lotniczą. Aktualnie wchodzi w skład Zarządu Głównego Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Należy także do czynnych członków Klubu Publicystów Lotniczych SDP.

W ponad godzinnej rozmowie z redaktorem naczelnym Wydawnictwa MON dowiedziałem się wielu interesujących szczegółów, związanych z wydawaniem książek o tematyce lotniczej, a przede wszystkim z najbliższymi zamierzeniami w tej dziedzinie. Zasługi Wydawnictwa MON w zakresie popularyzacji, szkolenia i podwyższania wiedzy lotniczej poprzez książki są ogromne. Do tej pory nakładem Wydawnictwa MON wyszło kilkaset tytułów reprezentujących wszystkie dziedziny lotnictwa. Osiągnięcia edytorskie Wydawnictwa MON niech mi będzie wolno podsumować krótkim stwierdzeniem: w okresie ponad dwudziestoletniej działalności opublikowano ponad 4 500 tytułów w nakładzie ponad 85 milionów egzemplarzy książek.

— Panie pułkowniku — zaczynam rozmowę z redaktorem naczelnym Wydawnictwa MON — przeciętny czytelnik zapoznaje się z książką lotniczą właściwie w księgarni, względnie w bibliotece. Zresztą książka dopiero wówczas, gdy znajdzie się w ręku czytelnika, gdy będzie mógł on ją obejrzeć i określić jej przydatność, zaczyna stawać się pozycją wartościową dla niego samego. Stąd też poza samą treścią, której zresztą czytelnik nie jest w stanie zgłębić w księgarni — wygląd, szata graficzna, obwoluta, krótko mówiąc poziom edytorski decyduje o reklamie książki. Nie będę ukrywał, iż w ostatnich latach książka ze znaczkiem Wydawnictwa MON uczyniła ogromny postęp w tej dziedzinie.

— Z każdym rokiem rosną wymagania czytelnika, szczególnie czytelnika wojskowego. Odbiorca książek naszego wydawnictwa, podobnie jak wydawnictw innych, pragnie mieć nie tylko książkę wartościową pod względem treści, ale wydaną estetycznie, najczęściej w trwałej oprawie oraz w miarę bogato ilustrowaną. Znając postulaty czytelników za pośrednictwem ankiet i spotkań środowiskowych, wychodzimy naprzeciw tym życzeniom. Jak nietrudno zauważyć, książka wydawana przez nas zrobiła duży krok w tej dziedzinie. Oczywiście, dotychczasowy poziom edytorski nie zadowala jeszcze Wydawnictwa MON. Stąd też pragniemy, aby poziom wydawanych książek z każdym rokiem był coraz lepszy.

— W ostatnich latach Wydawnictwo MON, poza wzrostem poziomu edytorskiego wydawanych książek, wprowadziło podział swoich książek na tak zwane biblioteki i cykle wydawnicze: powieści sensacyjnych „Labirynt", popularnej wiedzy wojskowej „Sowa", popularnych serii dokumentalnych z cyklu „Bitwy, Kampanie, Dowódcy", „Sensacji 20 wieku" oraz Drugiej Wojny Światowej, tak zwanego „Żółtego Tygrysa". Ostatnio słyszałem, że wydawnictwo przygotowuje nowy cykl?



Redaktor naczelny Wydawnictwa MON, płk mgr Stanisław Reperowicz

— Cykl ten nosi nazwę: „Typy broni i uzbrojenia". Będą to broszury bardzo estetycznie wydane, z pięknymi, wielobarwnymi okładkami, o objętości jednego arkusza, ale bogato ilustrowane. Pierwsze cztery tomiki z tego cyklu ukażą się we wrześniu bieżącego roku. Dwa z nich tematycznie wiążą się z lotnictwem i astronautyką. Oto one: Jerzego Domańskiego — „PZL-24" i Tadeusza Burakowskiego — RAKIETA NOŚNA „WOSTOKA". Liczymy, że tomiki te spotkają się z życzliwym przyjęciem młodzieży.

— Z każdym rokiem jesteśmy świadkami coraz większego zainteresowania czytelników zapowiedziami nowości wydawniczych poprzez informatory i biuletyny wydawnictw, prospekty księgarskie i coraz szerzej stosowane tytułowe plany wydawnicze. Jakie książki Wydawnictwa MON czytelnicy będą mogli nabyć w najbliższym okresie?

— Interesującą pozycją będzie niewątpliwie książka Henryka Michalskiego pt. KOSMOS I STRATEGIA. Autor przedstawia w niej możliwości rozpoczęcia wojny z Kosmosu. Na uwagę zasługują także: Olgierda Wołczka — 1 000 SŁÓW O RAKIECIE I KOSMOSIE oraz Borysa Suszkowa — SZTUCZNE SATELITY. Ciekawą pracą będzie również biografia o Kazimierzu Siemienowiczu pióra Tadeusza Nowaka. Jej tytuł: KAZIMIERZ SIEMIENOWICZ.

— Co nowego otrzymamy z historii lotnictwa?

— Przede wszystkim bardzo ciekawą pracę Andrzeja Rzepniewskiego pt. WOJNA W POLSCE W 1939 ROKU NA TLE ROZWOJU LOTNICTWA POLSKI I NIEMIEC. Z kolei drugie wydanie poprawionej i uzupełnionej książki Izydora Kolińskiego — LUDOWE LOTNICTWO POLSKIE. Ponadto interesująco zapowiada się drugie wydanie książki generała Stanisława Popławskiego — TOWARZYSZE FRONTOWYCH DRÓG. Ostatnio generał Popławski odwiedził nasze wydawnictwo. Jego wspomnienia zostaną rozszerzone o działania ludowego lotnictwa od Warki do Berlina.

— Sądzę, że w literaturze techniczno-lotniczej Wydawnictwo MON przygotowało wiele niespodzianek?

— Już w najbliższych dniach ukaże się na półkach księgarskich album Jerzego Domańskiego i Szymona Pileckiego — SAMOLOTY BOJOWE 1910—1967. Zawarte są w nim fotografie i dane taktyczno-techniczne 870 typów samolotów bojowych różnych państw, od chwili powstania lotnictwa do dnia dzisiejszego. Autorem kolejnej książki jest pracownik naukowy WAT Stefan Szczeciński. Napisał on książkę pt. LOTNICZE SILNIKI TŁOKOWE, w której omawia użytkowanie silników tłokowych małych i średnich mocy, stosowanych powszechnie w lotnictwie sportowym, sanitarnym, rolniczym, łącznikowym i pasażersko-transportowym. Z kolei w bibliotece popularnej wiedzy technicznej przekażemy czytelnikowi książki: Zbigniewa Jankiewicza pt. SAMOLOT ZMIENIA KSZTAŁT oraz Tadeusza Królikiewicza pt. NOWOCZESNY SAMOLOT WOJSKOWY.

— Pamiętniki, to oddzielna, bardzo poszukiwana literatura na rynku księgarskim...

— Wypada mi w tym miejscu przypomnieć interesujący PAMIĘTNIK PILOTA — Andrzeja Dobrzenieckiego, który wysoko został oceniony przez krytyków. Wkrótce ukażą się kolejne trzy pamiętniki: Jana Falkowskiego (przekład z angielskiego) pt. Z WIATREM W TWARZ, Zbigniewa Burzyńskiego — BALONEM PRZEZ KONTYNENTY (wydanie poprawione i uzupełnione) oraz Tadeusza Ziółkowskiego — GRUPA MICHAŁ.

— Zapewne duży wybór książek otrzyma czytelnik z cyklu wydawniczego: sensacje, bohaterowie, operacje, kulisy...

— Cykl ten zawiera również wiele niespodzianek. Bardzo interesującą pozycją będzie historia szpiegostwa powietrznego (przekład z niemieckiego — NRD) pt. OCZY NA NIEBIE. Nie mniej ciekawe pozycje — to książki z cyklu „Sensacje 20 wieku": Afera EC-121 oraz U-2. Natomiast w serii „Tygrysa" ukaże się: Bolesława Gaczkowskiego — ŁOSIE ATAKUJĄ SAMOTNIE, Adama Wysockiego — SPADOCHRONY NAD ARNHEM, Stanisława Wolińskiego — AKCJA WISŁA oraz Bohdana Arcta — WIELKI DZIEŃ DYWIZJONU 303 (wznowienie). Warto wiedzieć, że pierwsze wydanie „Tygrysa" ukazuje się w nakładzie 250 tysięcy egzemplarzy, natomiast wznowienie w nakładzie 120 tysięcy.

Wydawnictwo MON wydaje również książki na zlecenie Aeroklubu PRL?

— Są to — w tym roku — trzy pozycje: Ireneusza Pudełko — MODELARSTWO RAKIETOWE APRL, Zdzisława Szajewskiego — CIEKAWE KONSTRUKCJE SAMOLOTÓW ZSRR oraz Edmunda Osińskiego — ROCZNIK MODELARSTWA LOTNICZEGO 1968.

— A beletrystyka?

— Ostatnio popularny pisarz Janusz Meissner wznowił z nami współpracę. Mamy zamiar wydać jego książkę pt. PRZYGODA ŚRÓDZIEMNOMORSKA (jest to wznowienie książki przyjętej przez nas z wydawnictwa ISKRY). Ponadto ukażą się: Bogdana Bartnikowskiego — ZATORY, Bohdana Kaznowskiego — CZYSTE NIEBO (zbiór reportaży o współczesnym wojsku, w którym dominuje tematyka lotnicza).

— Pozostała jeszcze dziedzina słowników, tak bardzo poszukiwana przez miłośników książki.

— I w tym przypadku przygotowaliśmy niespodziankę. Będzie nią WIELKI ILUSTROWANY SŁOWNIK WOJSKOWO-TECHNICZNY w sześciu językach, w którym dużo miejsca zajmuje lotnictwo.

— Oczywiście omówiliśmy tylko książki, które ukażą się na rynku księgarskim...

— Trzeba wiedzieć, że większość publikowanych tytułów Wydawnictwa MON przeznaczona jest do użytku służbowego w formie podręczników, instrukcji itp.

— Dziękuję za rozmowę i życzę Wydawnictwu coraz więcej wartościowych książek lotniczych, na które tak bardzo czekają wszyscy interesujący się tą tematyką.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

DLA UCZCZENIA 25-LECIA PRL

VIII RAJD

NIEZWYKLE serdecznie, przy pięknej pogodzie, powitali mieszkańcy Białegostoku dziennikarzy i pilotów, którzy w tym właśnie mieście rozpoczęli 4 maja br. tradycyjny już ósmy z kolei rajd samolotowy. Rozpoczął się on zlotem gwiaździstym do Białegostoku 35 załóg (w tym po jednej z NRD i Węgier), kóre startowały z lotnisk aeroklubowych. Naszą redakcję reprezentuje w rajdzie załoga w składzie: pilot **Zdzisław Dudzik (Aeroklub Warszawski)** i red. **Jerzy Zarębski**, który jest już weteranem tej imprezy.

Oficjalne otwarcie rajdu w niedzielne południe, miało bardzo uroczysty charakter. Na lotnisku Aeroklubu Białostockiego zgromadziło się kilkanaście tysięcy widzów. Obecni byli: członek KC PZPR, I sekretarz KW w Białymstoku — **Arkadiusz Łaszewicz**, dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, przewodniczący Prezydium WRN — **Stefan Żmijko**, prezes Aeroklubu PRL — **Stefan Antosiewicz**.

Gości i uczestników rajdu powitał prezes Aeroklubu Białostockiego **Czesław Łojko**. Następnie przemówienie wygłosił dowódca Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski** (fragmenty przemówienia zamieścimy w następnym numerze), który dokonał również oficjalnego otwarcia rajdu.

Białostoczanie z zainteresowaniem oglądali potem występy artystyczne i sportowe dziewcząt z Liceum Pedagogicznego dla Wychowawczyń Przedszkoli oraz interesujące pokazy białostockiej MO: sprawności jazdy na motocyklach, improwizowany pościg za dywersantami z zastosowaniem śmigłowców i specjalnie ćwiczonych psów. W hangarze na lotnisku Krywlany czynna była także ciekawa wystawa rysunków dziecięcych „Lotnictwo wczoraj i dziś". Koncertowała orkiestra KW MO w Białymstoku .

Gośćmi Ziemi Białostockiej uczestnicy rajdu byli dwa dni, po czym — 6 maja — rozegrali drugi etap na trasie Białystok — Elbląg. W chwili, gdy oddajemy ten numer do druku, piloci i dziennikarze rozegrali kolejny etap na trasie Elbląg — Inowrocław i szykują się do etapu poznańskiego. Wyniki końcowe VIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów podamy w następnym numerze.

Oto wyniki pierwszych dwóch etapów.

I ETAP: BIAŁYSTOK

1. **K. Pogorzelski** (Wojska Lotnicze) — **E. Pogorzelska** (Wojskowy Przegląd Lotniczy) — 180 pkt; 2. **J. Górecki** (Wojska Lotnicze) — **J. Budziński** (Żołnierz Wolności) — 173 pkt; 3. **Z. Dudzik** (Aeroklub Warszawski) — **J. Zarębski** (Skrzydlata Polska) — 170 pkt.

II ETAP: BIAŁYSTOK — ELBLĄG

Wyniki II etapu rajdu: 1. **Władysław Malina** (Aeroklub Wrocław), red. **Zbigniew Dyliwski** (Słowo Polskie Wrocław) — 168 pkt. 2. **Stanisław Babiarz** (Aeroklub Ostrów Wlkp.), red. **Hanna Kramarczuk** (TV Warszawa) — 162 pkt. 3. **Zdzisław Dudzik** (Aeroklub Warszawski), red. **Jerzy Zarębski** (Skrzydlata Polska) — 161 pkt.

PO DWÓCH ETAPACH

Łączne wyniki po dwóch etapach: 1. **Dudzik — Zarębski** — 331 pkt., 2. **Pogorzelski** (Wojska Lotnicze), red. **E. Pogorzelska** (Wojskowy Przegląd Lotniczy) — 324 pkt., 3. **Malina — Dyliński** — 318 pkt., 4—5. **Gawlik — Cegielski** i **Maksymowicz — Waligórski** po 307 pkt., 6. **Babiarz — Kramarczuk** — 306 pkt.

Na lotnisku w Białymstoku.

Zdjęcie: B. Koszewski

KANDYDAT NA POSŁA DO SEJMU PRL



Dowódca Wojsk Lotniczych gen, dyw. pil. Jan Raczkowski znajduje się na liście kandydatów na posłów do Sejmu PRL. Generał Raczkowski kandyduje w Okręgu Wyborczym nr 60, obejmującym m. Ostrów Wlkp., powiaty: jarociński, kępiński, krotoszyński, ostrowski, ostrzeszowski i pleszewski.

Kandydaci na radnych

W najbardziej lotniczej dzielnicy Warszawy kandydatami na radnych Dzielnicowej Rady Narodowej Ochota są m. in. następujący pracownicy lotnictwa:

JERZY BURAK, technik kierownik rozdzielni w WSK-Okęcie, członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 2.

TADEUSZ PAPLAK, ślusarz w WSK-Okęcie, członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 3.

EDWARD OŚWIT, tokarz w WSK-Okęcie, członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 3.

EUGENIUSZ BOGUŚ, mechanik w PLL LOT, bezpartyjny; kandyduje w okręgu wyborczym nr 4.

JAN WRÓBLEWSKI, szlifierz w WSK-Okęcie, bezpartyjny; kandyduje w okręgu wyborczym nr 7.

ZYGMUNT RUTKOWSKI, inżynier w PLL LOT. członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 8.

JERZY CHOMIAK, dr nauk technicznych, pracownik Instytutu Lotnictwa, bezpartyjny; kandyduje w okręgu wyborczym nr 9.

KRYSTYNA BOGDANOWICZ, starszy koordynator w PLL LOT, członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 12.

ELŻBIETA PIOTROWSKA, starszy referent, pracownik PLL LOT, członek PZPR; kandyduje w okręgu wyborczym nr 15.

ODZNACZENIA ZASŁUŻONYCH

Z okazji 1-Majowego Święta oraz Dnia Transportowca i Drogowca zostali odznaczeni:

Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski otrzymali:

Zygmunt DZIEDZIC — starszy rzeczoznawca Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego;

Franciszek GAWAŁKIEWICZ — starszy inspektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego;

Franciszek KORZENIEWSKI — starszy mistrz PLL LOT;

Józef KRAWCZYK — starszy kontroler PLL LOT;

Bronisław LENARCZYK — mechanik PLL LOT;

Wiktor PEŁKA — starszy instruktor PLL LOT;

Stanisław SELIGA — starszy kontroler PLL LOT;

Kazimierz SOKOŁOWSKI — starszy mistrz Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych.

Złote Krzyże Zasługi otrzymali:

J. BUCZAK — mistrz WSK w Rzeszowie;
Teresa GUŁA — ślusarz WSK w Mielcu.

Srebrny Krzyż Zasługi otrzymał:

W. WIECZORKIEWICZ — aktor i kierownik Zespołu Estradowego Wojsk Lotniczych „Eskadra" w Warszawie.
Nasze gratulacje dla odznaczonych.

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **RADA PAŃSTWA PRL** na posiedzeniu w dniu 3 maja br. ratyfikowała układ o nierozprzestrzenianiu broni jądrowej. Układ ten zobowiązuje państwa dysponujące bronią jądrową do nieprzekazywania jakimkolwiek państwom jądrowych urządzeń wybuchowych, a państwa nie dysponujące nią, do nieprodukowania ich lub uzyskiwania. Układ jest jednym z najważniejszych dokumentów międzynarodowych okresu powojennego.

✱

● **LOTNICZE** Zakłady Remontowe już po raz drugi zajęły pierwsze miejsce we współzawodnictwie międzyzakładowym w resorcie Ministerstwa Obrony Narodowej za rok 1968. Sztandar przechodni Ministra Obrony Narodowej i Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców wręczył załodze zakładów na specjalnej uroczystości dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski.**

✱

● **JURY** konkursu „Zycia Warszawy" i OW NOT „Mistrz Techniki Warszawa — 1968" przyznało jedną z sześciu równorzędnych nagród drugich po 40 000 zł zespołowi w składzie: mgr inż. **M. Herman**, mgr inż. **R. Dobies**, mgr inż. **M. Głuszyk**, mgr inż. **T. Groszyk**, mgr inż., **J. Piotrowski**, mgr inż. **J. Rychlik** inż. **J. Sikorski**, dr inż. **F. Wiśniewski**, dr inż. **W. Wizner**, mgr inż. **H. Wojtowicz**, inż. **A. Woronow**, mgr inż. **F. Ziemiewicz** z Przemysłowego Instytutu Telekomunikacji oraz mgr inż. **W. Barzał**, mgr inż. **L. Sokołowski**, mgr inż. **J. Wolniak** z Doświadczalnych Zakładów Lampowych „Lamina" w Piasecznie — za opracowanie konstrukcji i budowę radaru kontroli obszaru „AVIA" — B. Jedno z siedemnastu wyróżnień w tym konkursie otrzymał jedenastoosobowy zespół z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych — za opracowanie systemu badania niezawodności obiektów technicznych.

✱

● **II WIOSENNE** Zawody Szybowcowe o puchar „Expressu Ilustrowanego" przeprowadzone na łódzkim lotnisku na Lublinku zakończyły się pięknym sukcesem młodego szybownika **Karola Bety.** Zdobył on puchar popisując się najcelniejszym lądowaniem. Na drugim miejscu uplasował się **Wiesław Zarycki** a na trzecim **Zdzisław Fluderski.** Najlepszą szybowniczką okazała się **Zofia Szpotowska,** która zajęła czware miejsce. Zawody na celność lądowania zainaugurowały tegoroczny sezon szybowcowy w Aeroklubie Łódzkim. Wszyscy zawodnicy startowali na szybowcach „Mucha 100". **(kate)**

✱

● **6 MAJA BR.** obradowało w Warszawie Prezydium Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, Tematem posiedzenia były sprawy bieżące.

✱

● **ATTACHES** wojskowi, morscy i lotniczy akredytowani w PRL zwiedzili 6 maja br. Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą im. J. Krasickiego w Dęblinie. Komendant WOSL płk mgr **J. Kowalski** podejmował attaches obiadem.

✱

● **AEROKLUB** Częstochowski zawiadomił nas, że w wyniku artykułu red. **Jerzego R. Koniecznego** pt. „Białoruskie spotkania", zamieszczonego w „Skrzydlatej" (nr 51—52 z 22—29. XII. 1968 r.), odnaleźli się bohaterowie wspomnień generała **Karnacza.** Są nimi: obywatel **Alojzy Pakuła,** pracownik działu transportu samochodowego Cementowni Rudniki, zamieszkały w Rudnikach k. Częstochowy Osiedle Lipówka 1 oraz kapitan Marynarki Wojennej — **Jan Woldan.** Dziękujemy. Wiadomość przekazaliśmy gen. **Karnaczowi.**

✱

● **ZMARLI** śmiercią lotnika 3 maja br.: **MARIAN MAKIEWICZ** — pilot lotnictwa gospodarczego Aeroklubu Warszawskiego;
HALINA SAWICKA — spadochroniarka Aeroklubu Gdańskiego.

✡

● **JEDNA** z jednostek Wojsk Obrony Powietrznej Kraju obchodziła 10-lecie swego istnienia. Z tej okazji odbyła się uroczystość jubileuszowa.

TRANSKONTYNENTALNY IŁ-62 NA OKĘCIU

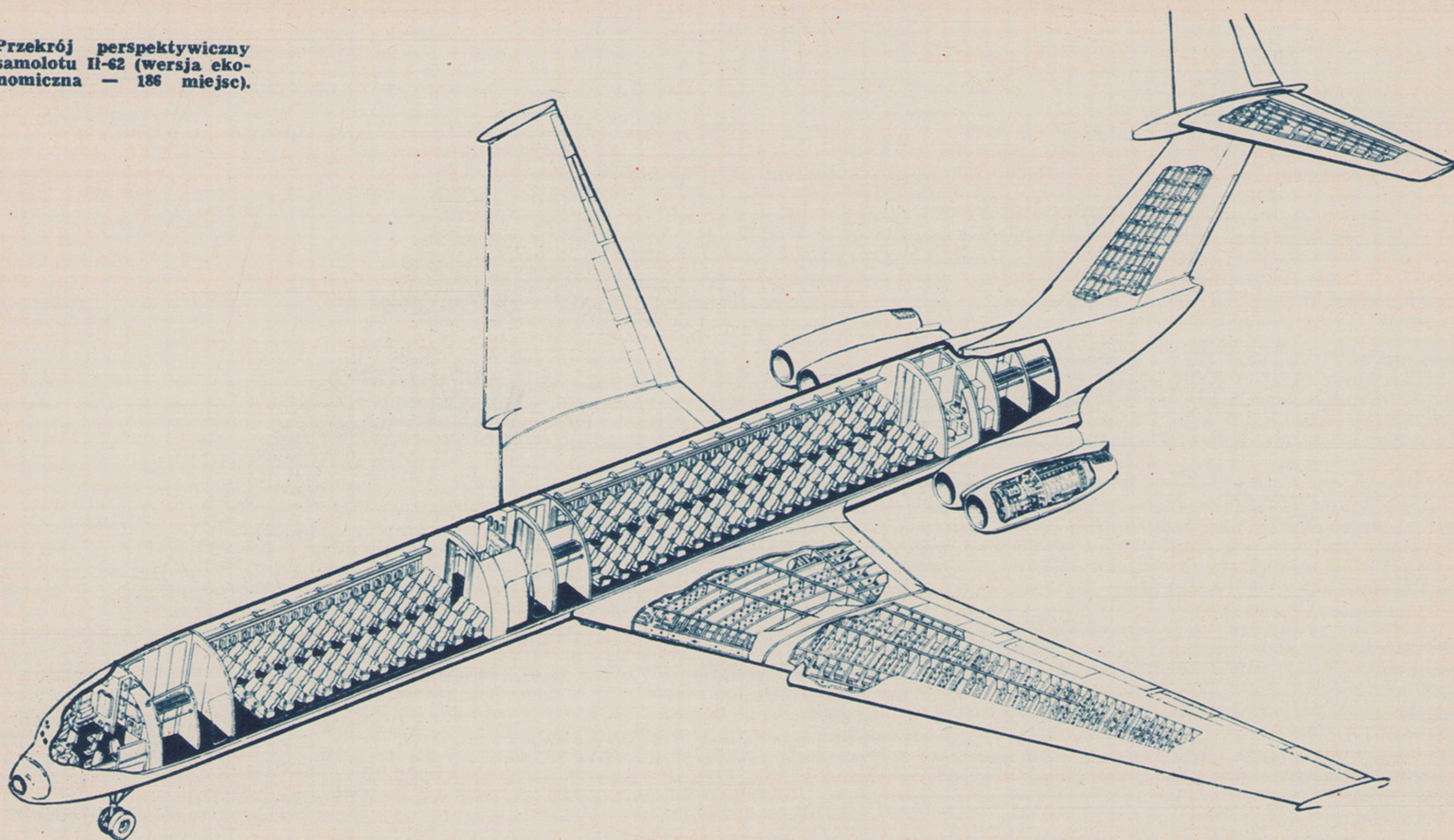


Transkontynentalny Ił-62 na płycie peronowej przed nowym Międzynarodowym Dworcem Lotniczym w Warszawie (zdjęcie z prawej). Na zdjęciu z lewej: Dowódca samolotu, kpt. J. W. Owsiannikow, za sterem Iła-62.
Zdjęcia: M. KOBRZYŃSKI



TAK się zbiegło, że wraz z otwarciem nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego na Okęciu przyleciał radziecki transkontynentalny samolot odrzutowy Ił-62. Nie była to pierwsza wizyta tego typu samolotu na warszawskim lotnisku. Ił-62 przyleciał do Warszawy po raz pierwszy w grudniu ub.r. specjalnie po państwowy zespół pieśni i tańca „Mazowsze", który przewiózł wówczas do Moskwy na występy w ZSRR. Tym razem Ił-62 przyleciał do Warszawy na pięć dni w celu pokazania go PLL LOT i w ogóle polskim fachowcom lotniczym. W związku z pokazem na jego pokładzie przyleciała do Polski również grupa specjalistów radzieckiego przemysłu lotniczego. W skład delegacji wchodzili: zastępca ministra przemysłu lotniczego ZSRR — W. Bogdanow, zastępca dyrektora generalnego „Awiaeksport" — J. Krotow, zastępca głównego konstruktora biura konstrukcyjnego Tupolewa — Ł. Sielakow i zastępca głównego konstruktora biura konstrukcyjnego Iliuszyna — J. Kutiapow. W czasie pobytu w Polsce radziecką delegację przemysłu lotniczego przyjął wicepremier Piotr Jaroszewicz. Poruszono sprawy związane z rozwojem lotnictwa komunikacyjnego. Goście poinformowali wicepremiera Jaroszewicza o perspektywach rozwoju radzieckiego przemysłu lotniczego.

Transkontynentalny Ił-62 należy do drugiego pokolenia ra-



Przekrój perspektywiczny samolotu Ił-62 (wersja ekonomiczna — 186 miejsc).



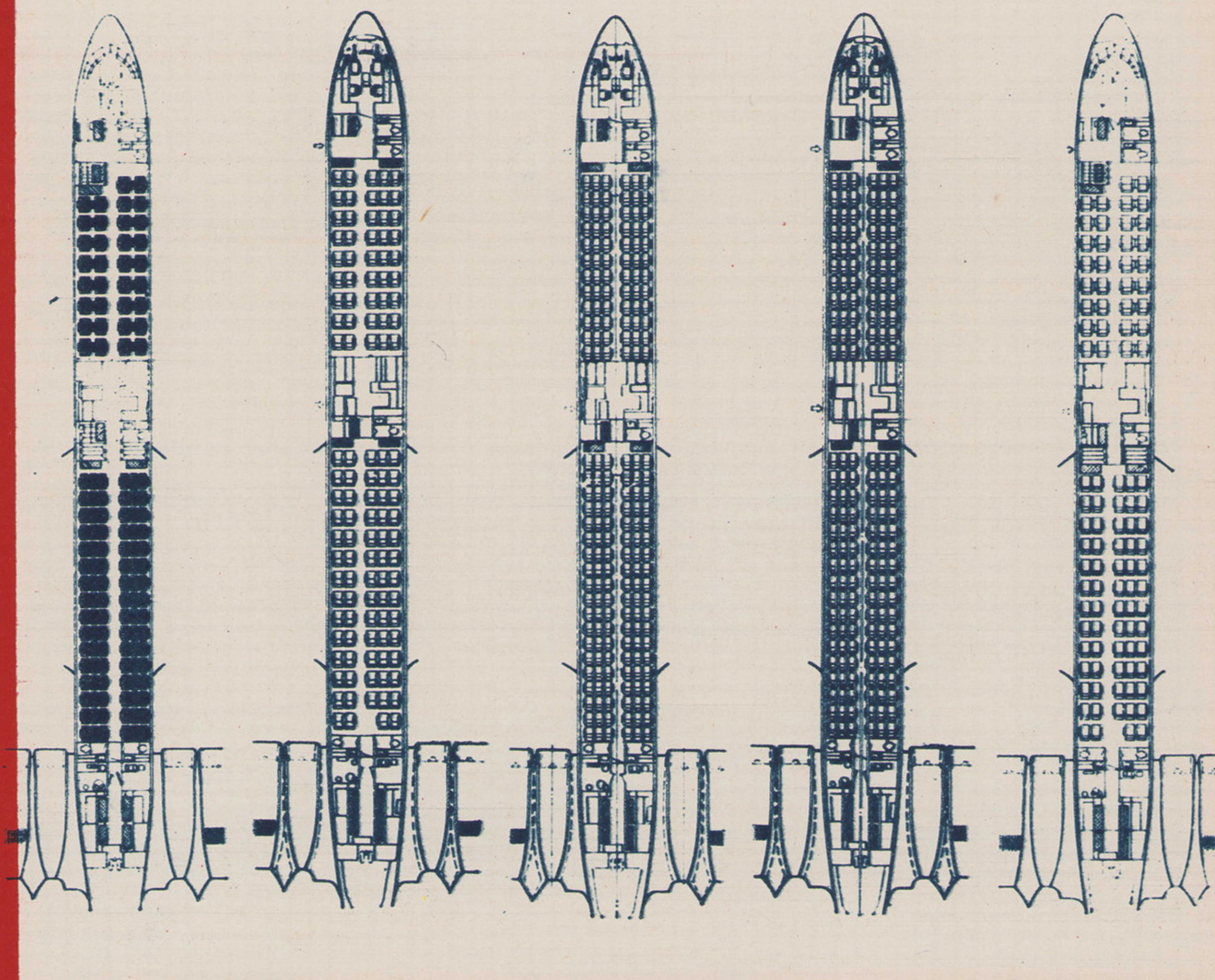
dzieckich odrzutowych samolotów pasażerskich. Spośród innych tego typu maszyn wyróżnia się szczególnie umiejscowieniem czterech silników turboodrzutowych (każdy o ciągu 10 500 kG) w końcu kadłuba — po dwa z każdej strony. „Skrzydlata", którą zaproszono na pokaz maszyny na ziemi i w locie, dostrzegła od razu, iż przesunięcie silników do tyłu spowodowało, że pasażerowie nie czują w kabinie w czasie lotu nużącego szumu silników i wibracji.

Wersja Ił-62, którą demonstrowano w Warszawie, nosi oznaczenie „B" — morski i posiada 130 miejsc w klasie I i turystycznej. Istnieje w ogóle pięć wersji tego typu samolotu (patrz rysunek poniżej). Załogę stanowi 5 osób + 5—6 stewardess, w zależności od wersji.

Samolot Ił-62 opisywany był już w „Skrzydlatej" i czytelnikowi znane są jego dane techniczne. W czasie lotu pokazowego naszą uwagę specjalnie zwrócił stosunkowo krótki rozbieg przy starcie i dobieg przy lądowaniu, jak na ten ciężki typ maszyny. Kapitan statku J. W. Owsiannikow zapoznał nas z kompletem automatycznych przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych, dzięki którym lot Iła-62 może odbywać się automatycznie zaraz po starcie, po nabraniu wysokości 200—400 m, jak również i przy podchodzeniu do lądowania do wysokości 40—60 m. Ułatwia to znakomicie pracę załogi. Kabiny pasażerów, ciśnieniowe, klimatyzowane, z automatyczną regulacją temperatury wnętrza (+20°C), zapewniają wygodę i komfort w podróży, co jest szczególnie ważne w dalekich, transkontynentalnych przelotach.

Bardzo nam się ten transkontynentalny Ił-62 podobał. Bawiąc w końcu kwietnia z wizytą w stolicy, uświetnił zarazem otwarcie nowego Międzynarodowego Dworca Lotniczego w Warszawie.

(kon)



Rozmieszczenie miejsc w poszczególnych wersjach samolotu transkontynentalnego Il–62. Od lewej: Rys. 1 – wersja mieszana „B" – morska (klasa I „luks" i turystyczna) – 130 miejsc; rys. 2 – wersja klasy pierwszej – 114 miejsc; rys. 3 – wersja klasy ekonomicznej – 186 miejsc; rys. 4 – wersja klasy turystycznej – 168 miejsc; rys. 5 – wersja mieszana „A" – morska (salon „luks" i klasa I) – 100 miejsc.

REKORDY SAMOLOTOWE

Spośród międzynarodowych rekordów lotniczych najbardziej liczne są rekordy samolotowe. Dokładną liczbę trudno nawet podać. Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI notuje ich w każdym razie kilkaset. I będzie ich coraz więcej, wciąż bowiem powstają samoloty większe, silniejsze, szybsze, co zmusza do stwarzania nowych grup, klas, kategorii, w których są one ustanawiane.

Rozróżniamy rekordy: absolutne; ogólne i żeńskie; samolotów o różnych rodzajach napędów; rekordy odległości po prostej i w obwodzie zamkniętym; wysokości; rekordy prędkości na określonych bazach i obwodach; rekordy prędkości wznoszenia i udźwigu oraz wiele innych, będących kombinacjami poszczególnych prób. Dochodzą do tego dodatkowe podziały na kategorie ciężarowe, różnorakie rodzaje startu i lądowania itd. Notuje się także rekordy prędkości w locie dookoła świata i inne.

Trzeba przy tym dodać, że próba bicia rekordu jest niemałym przedsięwzięciem organizacyjnym, wymagającym znacznego wysiłku dużej grupy specjalistów wyposażonych w skomplikowane urządzenia pomiarowe, nie mówiąc już o posiadaniu właściwego samolotu.

W tym świetle jasny wydaje się fakt, że na bicie dużej ilości rekordów samolotowych pozwolić sobie mogą tylko potęgi lotnicze. Analiza rekordowych tabel wykazuje, że dominują w tej dziedzinie bezapelacyjnie piloci i samoloty Związku Radzieckiego oraz Stanów Zjednoczonych. Nawet zdawałoby się tacy potentaci lotniczy jak Wielka Brytania, Francja czy Włochy zadowolić się muszą skromną ilością po około 10 rekordów. Rekordami jednostkowymi pochwalić się jeszcze mogą: Czechosłowacja, Finlandia i co należy podkreślić, Polska. I to już wszyscy rekordziści samolotowi. Jeśli nawet jednak jakiemuś innemu krajowi uda się wpisać na listę rekordów, będą to zapewne rekordy jednostkowe, nie zmieniające ogólnej sytuacji.

Czy wobec powyższego kraje mniejsze powinny, i czy w ogóle mają szansę, podejmować próby bicia rekordów samolotowych? Na takie pytanie nie sposób odpowiedzieć wprost. Są kraje, które z góry „złożyły broń" w walce o rekordy. Są jednak i takie, dla których rekord międzynarodowy jest widomym potwierdzeniem rozwoju technicznej myśli lotniczej, ukoronowaniem wysiłków i dumą lotniczej społeczności. Do tych ostatnich państw należy Polska.

Oczywiście nie sposób jest porównywać naszych osiągnięć z osiągnięciami Związku Radzieckiego i Stanów Zjednoczonych, a nawet Wielkiej Brytanii i Francji. Wiadomo, bowiem, że te, szczególnie dwa pierwsze, państwa gros rekordów zawdzięczają własnym, nowoczesnym samolotom, szczególnie wojskowym i komunikacyjnym. Ewentualne szanse stworzyć się mogły dla nas co najwyżej w kategorii samolotów lekkich, do 3 000 kg.

Zważywszy możliwości posiadanego sprzętu, wydaje się, że nasi piloci tej szansy nie zmarnowali. Po wojnie ustanowiono bowiem w Polsce 20 rekordów krajowych i 7 międzynarodowych. Na zaszczytną listę rekordzistów wpisali się: Andrzej Abłamowicz, Ludwik Natkaniec i Jerzy Jędrzejewski z tym, iż rekordy międzynarodowe zapisali na swoim koncie tylko dwaj pierwsi.

Przypomnijmy te rekordy. Zaczęło się od rekordu Andrzeja Abłamowicza na „Biesie" w 1956 r. a skończyło, jak dotąd, na czterech rekordach „Iskry" w 1964 r. A oto rekordy ustanowione przez poszczególnych pilotów:

Inż. Andrzej Abłamowicz
CSS-12

Osiągnięta wysokość z ciężarem użytecznym 1 000 kG — **6 524 m** (1956 r.)

Czas wnoszenia na 3 000 m — **6 min. 12,5 s.** (1956 r.)

TS-8 „Bies"

Ciężar samolotu od 1 000 do 1 750 kG

Wysokość — **7 084 m** (1956 r.) — rekord międzynarodowy

Ciężar samolotu od 1 750 do 3 000 kG

Odległość w obwodzie zamkniętym — **2 884,5 km** (1957 r.) — rekord międzynarodowy

Prędkość w obwodzie zamkniętym:

100 km — **256,40 km/h** (1957 r.)
500 km — **242,05 km/h** (1957 r.)
1 000 km — **235,23 km/h** (1957 r.)
2 000 km — **230,76 km/h** (1957 r.)

Jak-23

Czas wznoszenia na:

3 000 m — **1 min. 47,3 s**
6 000 m — **3 min. 11,1 s**

TS-11 „Iskra"

Ciężar samolotu od 1 750 do 3 000 kG

Prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km — **715 km/h** (1964 r.) — rekord międzynarodowy

Inż. Ludwik Natkaniec
TS-8 „Bies"

Ciężar samolotu od 1 000 do 1 750 kG

Odległość w obwodzie zamkniętym — **2 034,84 km** (1957 .r)

Prędkość w obwodzie zamkniętym:

100 km — **324,454 km/h** (1957 r.)
500 km — **324,454 km/h** (1957 r.)
1 000 km — **321,108 km/h** (1957 r.)
2 000 km — **320,362 km/h** (1957 r.) — rekord międzynarodowy (aktualny)

TS-11 „Iskra"

Ciężar samolotu od 1 750 do 3 000 kG

Prędkość na bazie 15—25 km — **840 km/h** (1964 r.) — rekord międzynarodowy

Prędkość w obwodzie zamkniętym — 500 km — **730 km/h** (1964 r.) — rekord międzynarodowy

Odległość w obwodzie zamkniętym — **510 km** (1964 r.) — rekord międzynarodowy

Inż. Jerzy Jędrzejewski
PZL-104 C „Wilga-2"

Ciężar samolotu od 500 do 1 000 kG

Wysokość — **6 836 m** (1964 r.)

Tak więc wymieniona trójka pilotów zapisała na swym koncie następujące ilości rekordów: A. Abłamowicz — 11 krajowych i 3 międzynarodowe; L. Natkaniec — 8 krajowych i 4 międzynarodowe; J. Jędrzejewski — 1 krajowy. Z 7 polskich rekordów międzynarodowych aktualny pozostał tylko jeden, mianowicie rekord prędkości w obwodzie zamkniętym — **320,362 km/h**, ustanowiony w 1957 r. na **„Biesie"** przez **inż. Ludwika Natkańca**. Dla ścisłości dodać należy, że rekord ustanowiony został na samolocie z silnikiem WN-3 o mocy 340 KM. Podkreślić też trzeba, że aż 15 rekordów krajowych i wszystkie 7 międzynarodowych ustanowiono na samolotach TS-8 „Bies" i TS-11 „Iskra", oryginalnych i bardzo dobrych (czego dowodem rekordy) konstrukcjach doc. dra Tadeusza Sołtyka.

Kto nam odebrał rekordy międzynarodowe, a ściślej, jakie są obecnie wyniki w tych miejscach tabel, w których figurowały niegdyś polskie rekordy?

Rekordy należące kiedyś do A. Abłamowicza wynoszą obecnie: **wysokości** („Bies" — 7 084 m) — **D. Womack (USA) — 12 972,2 m** (1968 r.); **odległość w obwodzie zamkniętym** („Bies" 2 884,5 km) — **M. Conrad (USA) — 6 569 km** (1968 r.); **prędkość w obwodzie zamkniętym 100 km** („Iskra" — 715 km/h) — **M. Ralli (Włochy) — 831,007 km/h** (samolot Aer Macchi MB 326, rekord z 1967 r).

Natomiast nowe rekordy należące niegdyś do L. Natkańca są obecnie następujące:

prędkość na bazie 15—25 km — 880 km/h („Iskra" — 730 km/h);

prędkość w obwodzie zamkniętym 500 km — 777,667 km/h („Iskra" — 730 km/h);

odległość w obwodzie zamkniętym — 773,557 km („Iskra" — 510 km);

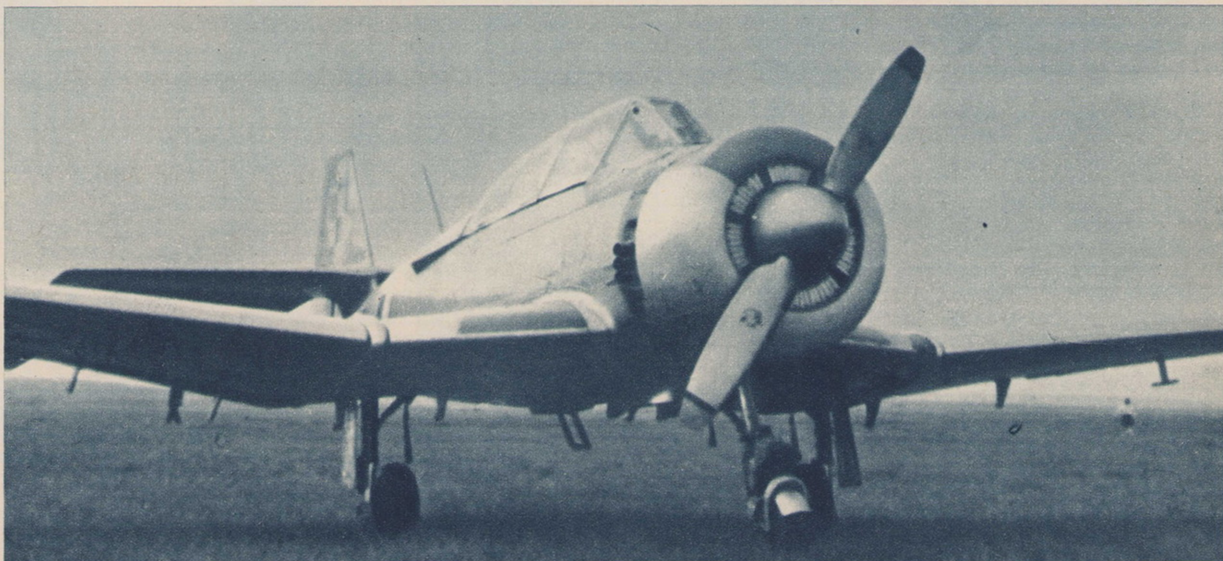
Wszystkie te rekordy ustanowione zostały w 1967 roku przez **Włocha M. Ralli** na samolocie Aer Macchi MB-326.

Warto jeszcze podać aktualny międzynarodowy rekord wysokości w kategorii samolotów, w której mieści się „Wilga", a której krajowy rekord wysokości ustanowiony przez J. Jędrzejewskiego wynosi 6 836 m. Otóż rekord między-



Inż. Ludwik Natkaniec (na zdjęciu z lewej) i konstrukcja inż. Tadeusza Sołtyka — samolot TS-8 „Bies" (na zdjęciu poniżej) są jedynymi w Polsce aktualnymi posiadaczami międzynarodowego rekordu samolotowego. Jest to rekord prędkości w obwodzie 2 000 km, w klasie samolotów z napędem tłokowym o ciężarze od 1 000 do 1 750 kg i wynosi 320,362km/h. Ustanowiony został 20 maja 1957 r.

Foto: R. Felczak i B. Koszewski



narodowy wynosi **9 206 m.** Ustanowił go **Amerykanin C. Bayley**, jeszcze w 1951 roku, na samolocie Piper „Super Cup".

Jakie mamy szanse ustanowienia choćby kilku nowych, międzynarodowych rekordów samolotowych? — Odpowiedź na takie pytanie wymaga wnikliwego przestudiowania tabel rekordów międzynarodowych oraz własnych możliwości sprzętowych i organizacyjnych. Trzeba by zainteresować biciem rekordów całe lotnictwo cywilne oraz lotnictwo wojskowe. Połączone wysiłki i możliwości mogłyby ewentualnie przynieść nowe rekordy.

Na podstawie lektury tabel rekordów należy sobie powiedzieć, że sprawa nie jest łatwa. Wyniki są na ogół wyśrubowane, czasami wręcz fantastyczne. Obok jednak rekordów naprawdę imponujących jest sporo wyników bardzo przeciętnych lub sprzed dobrych kilkunastu lat. Jest także w tabeli rekordów międzynarodowych jeszcze wiele białych plam, szczególnie jeśli chodzi o rekordy żeńskie. Oczywiście nie należy unikać ataków na rekordy najlepsze. Ale... tak krawiec kraje jak mu materii staje. Zresztą wpisanie się na listę międzynarodowych rekordów samolotowych, nawet jeśli poprzedni wynik nie jest najwyższej miary, lub po prostu na puste miejsce, wymaga spełnienia wielu obwarowań Kodeksu Sportowego FAI, co już samo w sobie wymaga dużego, ambitnego wysiłku. Ostatecznie fakt istnienia w tabelach białych plam lub takich a nie innych wyników jest namacalnym dowodem, że niełatwo zostać samolotowym rekordzistą (rekordzistką) świata. Naszym pilotom i pilotkom gorąco życzymy, aby na liście rekordów międzynarodowych znajdowali się jak najczęściej.

REKORDY ABSOLUTNE

Na zakończenie podajemy listę międzynarodowych samolotowych rekordów absolutnych.

Odległość w linii prostej — C. P. Evely (USA) — 20 168,78 km. Rekord ustanowiony został na samolocie „Boeing B52H" w dniach 10—11 stycznia 1962 roku.

Odległość w obwodzie zamkniętym: W. Stevenson (USA) — 18 245,05 km. Samolot „Boeing B52H", data 6—7 czerwca 1962 r.

Wysokość: G. Mosołow (ZSRR) — 34 714 m. Rekord ustanowiony został na samolocie E-66A w dniu 28 kwietnia 1962 r.

Wysokość osiągnięta w locie horyzontalnym: R. Stephens (USA) — 24 462,596 m. Samolot „Lockheed YF12A", data — 1 maja 1965 roku.

Prędkość na bazie: R. Stephens (USA) — 3 331,507 km/h. Samolot „Lockheed YF12A", data — 1 maja 1965 r.

Prędkość w obwodzie zamkniętym: M. Komarow (ZSRR) — 2 981,5 km/h. Rekord ustanowiony na samolocie E-266 w dniu 5 października 1967 r.

Rekordy te są oczywiście również rekordami w grupie samolotów z napędem turboodrzutowym. Dodać tylko można, że rekord R. Stephensa — 3 331,507 km/h — osiągnięty został na bazie 15—25 km. Natomiast M. Komarow swój rekord — 2 981,5 km/h — uzyskał w locie po obwodzie zamkniętym 500 km.

Jeśli chodzi o notowane przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI rekordy prędkości uzyskane w locie samolotem dookoła świata, to najlepszym wynikiem pochwalić się może Amerykanin **J. Martin.** W dniach 15—17 listopada 1965 roku w locie dookoła Ziemi na Boeingu-707 320C uzyskał on rekordową prędkość **677,15 km/h.** Dodajmy, że są to loty z międzylądowaniami lub tankowaniem paliwa w powietrzu.

HENRYK KUCHARSKI

BALONY DALEJ

OPTYMISTYCZNE wieści nadchodzą od naszych działaczy balonowych. Oto, po długich staraniach, otrzymali wreszcie prawo do latania na zasadach przyjętych dla innych statków powietrznych. Otwarcie szerokiej przestrzeni dla balonów jest osiągnięciem jednak tylko formalnym. Kontynuowanie tej dziedziny sportu lotniczego zależy od ilości sprzętu i liczby pilotów.

Ze sprzętem ciągle jeszcze jest krucho. Jedyny balon „Katowice" zimował w niezbyt sprzyjających warunkach, wobec braku odpowiedniego pomieszczenia. Trudno dziś powiedzieć, w jakim jest on stanie. A trzeba go jak najszybciej uruchomić, nadać klasę i... latać. Tym bardziej, że loty balonowe — mając duże znaczenie reklamowe i propagandowe — są przedsięwzięciem tanim, a często i dochodowym.

Sytuację sprzętową bardzo poprawiłaby budowa statku konstrukcji inż. Burzyńskiego. W tej sprawie ciągle jest jeszcze brak decyzji, choć kilka instytucji zadeklarowało swoją chęć partycypowania w kosztach budowy. W rozmowach z działaczami balonowymi odniosłem wrażenie, że ostatnie kilka lat „chudych" przysporzyło im kompleksów, że na swej drodze spotykają tylko trudności, że kłopoty są z załatwieniem spraw nawet oczywistych. Bo w tej chwili budowa drugiego balonu jest niepodważalna i konieczna. Dlatego śmielej — moim zdaniem — i energiczniej należy się domagać decyzji o podjęciu budowy. Skromna bo skromna sekcja balonowa jest przecież pełnoprawną dziedziną sportu lotniczego, która nie powinna liczyć tylko na łaskawość pozalotniczych protektorów, czy inne własne dochody.

W ślad za sprzętem należałoby poprzeć sprawę wyszkolenia grupy nowych młodych pilotów balonowych. Zrobił to Stefan Makne w Czechosłowacji, tym bardziej powinien pomóc nam i w kraju. O swych następców troszczy się inż. Burzyński. Powinien on mieć dobre warunki do przekazania swego ogromnego doświadczenia. Jak bowiem z nieoficjalnych źródeł wiadomo, już po Czechosłowacji i kraje skandynawskie chciałyby wykorzystać wiedzę nestora polskiego baloniarstwa.

Polską inicjatywę sprzed lat, postulującą rozgrywanie dużych międzynarodowych zawodów balonowych, podjęli ostatnio na terenie FAI piloci NRF. Nie jest wykluczone, że takie zawody zaplanują u siebie.

Problemem w baloniarstwie światowym są obecnie pożary balonów przy lądowaniu. Przyczyna ich jest nieznana. Można się tylko domyślać, że jedyna wytwórnia balonów w Augsburgu, dość bezkrytycznie korzysta z tworzyw sztucznych.

(POM)





BIELSKO-BIAŁA

Prezesem Aeroklubu Bielsko-Bialskiego wybrano ponownie mgra inż. Tadeusza Gajdę Za całokształt działalności sportowej Aeroklub Bielsko-Bialski otrzymał odznakę „100-lecia Sportu Polskiego". Znanemu pilotowi samolotowemu Władysławowi Gawlikowi przyznano tytuł i medal Zasłużonego Mistrza Sportu, natomiast zasłużonemu w pracy zawodowej instr. Janowi Winczo — medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Przedstawiciel IKCSP mgr inż. Jerzy Trzeciak otrzymał dyplom uznania APRL.

Na uwagę zasługuje wprowadzenie w aeroklubie nowego regulaminu sekcji specjalistycznych, który w poważnym stopniu odciąża i tak szczupłe kadry instruktorskie od pracy organizacyjnej i komisarycznej oraz pozwala zarządom sekcji na bardziej skuteczną działalność.

Ryszard Wyroba

JELENIA GÓRA

W czasie ferii wiosennych Aeroklub Jeleniogórski zorganizował na terenie Wyczynowego Ośrodka Szybowcowego w Jeżowie Sudeckim obóz LPW I-go stopnia. Skoszarowano 20 uczniów, którzy przez czas trwania obozu przeszli kurs teoretyczny i przygotowanie naziemne oraz rozpoczęli pierwsze loty z instruktorem.

Komendantem obozu był, jak co roku, doświadczony instr. pil. Bronisław Burakiewicz. Warto dodać, że większość przyszłych pilotów wstąpiła do niedawno założonego przy AJ koła ZMS.

Czesław Kudłek

KATOWICE

Piloci szybowcowi, samolotowi oraz skoczkowie spadochronowi Aeroklubu Śląskiego solidnie przygotowali się do sezonu. W aeroklubowych pomieszczeniach od stycznia do marca br niemal codziennie spotkać można było młodych pilotów, pogłębiających wiadomości teoretyczne oraz starszych dzielących się z młodymi swoimi doświadczeniami lotniczymi.

Skoczkowie spadochronowi podzieleni byli na dwie grupy: kandydatów do szkolenia spadochronowego i skoczków zaawansowanych. Pierwsza grupa wysłuchała kilkudziesięciu godzin wykładów z zakresu wszystkich podstawowych przedmiotów lotniczych. Grupa druga pogłębiała wiadomości teoretyczne. W grupie najmłodszych szybowników szczególnie położono nacisk na przygotowanie pilotów mających szanse zdobyć w bieżącym roku srebrną odznakę szybowcową i uzyskać licencję. Praca grupy wyczynowej opierała się przede wszystkim na zagadnieniach związanych z poprawą ekonomiki latania i na lataniu zawodniczym. Piloci samolotowi wysłuchali łącznie 58 godzin wykładów.

W okresie poprzedzającym przygotowania do sezonu lotnego w Aeroklubie Śląskim zorganizowano kurs dla kandydatów na lotniczych radiotelefonistów pokładowych. W marcu przeprowadzono egzaminy kontrolne. Odbyła się też konferencja lotno-techniczna, na której szczegółowo rozpracowano plan eksploatacji posiadanego sprzętu. Na szczególne uznanie zasługuje fakt, że prawie wszystkie wykłady i prace związane z teoretycznym przygotowaniem personelu latającego Aeroklubu Śląskiego były prowadzone społecznie.

Leon Siwek

MIELEC

WALNE Zgromadzenie Sprawozdawczo-Wyborcze Aeroklubu Mieleckiego wybrało swe nowe władze. Prezesem został mgr inż Zdzisław Tkaczyk — główny inżynier Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu. Ponadto w skład zarządu weszli: Tadeusz Pakuła, Kazimierz Tyrlik, Marian Turzeniecki, Adam Tyburczy, Zdzisław Żok, Franciszek Drozdowski, Witold Kuliński, Mieczysław Nickowski, Krzysztof Mirski, Wincenty Niedużak, Henryk Kozik, Tadeusz Gołębiowski, Jerzy Pietrzak, Stanisław Kwiek i Jan Kurdziel.

Adam Wiech

W początku bieżącego roku powstało przy Aeroklubie Mieleckim Terenowe Koło ZMS. Koło zrzesza 23 członków sekcji szybowcowej i samolotowej. W skład zarządu koła weszli młodzi, aktywni piloci Aeroklubu Mieleckiego. Koło dla uczczenia 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego zobowiązało się przepracować społecznie do końca 1969 roku 400 godzin w Aeroklubie Mieleckim. Do dnia 12 kwietnia br. piloci zetemesowscy przepracowali 221 godz.

Koło nasze apeluje do innych kół ZMS przy aeroklubach regionalnych o podejmowanie podobnych zobowiązań.

Henryk Bronowicki

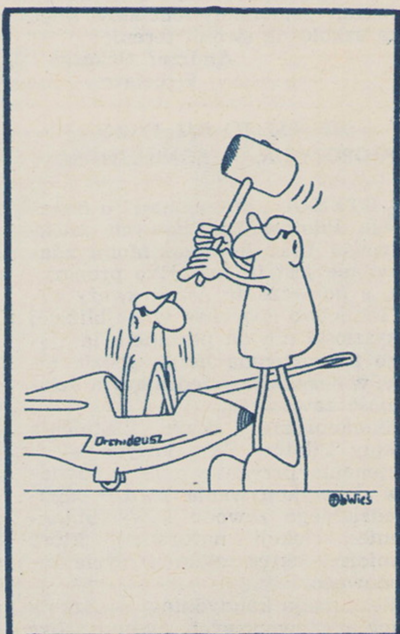
ZIELONA GÓRA

MIŁYM akcentem VIII Walnego Zgromadzenia Aeroklubu Ziemi Lubuskiej było wręczenie dyplomów i odznak zasłużonym działaczom i lotnikom. Dyplom uznania za wieloletnią współpracę z życzeniami dalszych osiągnięć otrzymał też aeroklub od ZW ZMS.

Dyskutanci w swoich wystąpieniach nawiązali do obchodów jubileuszowych — 25-lecia PRL i 50-lecia lotnictwa sportowego w Polsce, deklarując swój udział w pracach społecznych na cześć tych rocznic.

Walne Zgromadzenie wybrało nowe władze AZL oraz delegatów na Krajowy Zjazd APRL. Na czele nowo wybranego Zarządu AZL stanął zasłużony działacz partyjny i społeczny, współorganizator aeroklubu — Jan Gomułka. Delegatami na Krajowy Zjazd APRL zostali: Jan Gomułka, Jan Ożóg i Zdzisław Konik.

Henryk Borkowski



Propozycja „Skrzydlatej" utworzenia Szkoły Pilotów Zawodowych (opublikowana w numerze 5 „SP" z br.) wywołała żywe zainteresowanie wśród naszych Czytelników. Otrzymaliśmy wiele listów, które zdecydowanie popierają, ba, nawet odnoszą się entuzjastycznie do projektu. Korespondencja nadeszła nie tylko od młodych Czytelników, kandydatów do proponowanej Szkoły, ale również od działaczy, którzy niegdyś taką szkołę usiłowali stworzyć w Ligocie. Poniżej zamieszczamy kilka wybranych fragmentów z listów w sprawie Szkoły Pilotów Zawodowych. (red.)

Co ze szkołą pilotów zawodowych ?

CZYTELNICY POPIERAJĄ PROPOZYCJE „SKRZYDLATEJ"

JESTEŚMY GOTOWI BUDOWAĆ W CZYNIE SPOŁECZNYM

JESTEM stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" i gdy przeczytałem artykuł o planach utworzenia Szkoły Pilotów Zawodowych w Polsce, strasznie się ucieszyłem. W zeszłym roku ukończyłem szkołę średnią i gdyby taka szkoła istniała już, połączyłbym dalszą naukę z moimi zainteresowaniami. Niestety, to nie było możliwe. Dwa lata temu odbyłem szkolenie szybowcowe (LPW-1). Jednak, gdy skończyły się wakacje, musiałem przerwać swój czynny kontakt z lotnictwem, ponieważ przygotowywałem się do matury, a dojazd na lotnisko zabiera mi ponad godzinę czasu.

Gdy powstanie Szkoła Pilotów Zawodowych — wszystko rzucę i będę się starał do niej dostać.

Rozumiem, że na budowę takiej szkoły potrzebne byłyby jakieś fundusze, o ile nie nadawałyby się do tego celu gotowe obiekty. Otóż chciałem wyrazić w imieniu kandydatów przekonanie, że jesteśmy gotowi część prac przy budowie szkoły wykonać w czynie społecznym, na przykład kosztem naszych wakacji lub urlopów.

Myślę, że idea Szkoły Pilotów Zawodowych — instytucji bardzo pożytecznej — powinna być szerzej rozpropagowana. W ogóle i w naszych aeroklubach w szczególności. Dla nas kandydatów obojętna jest lokalizacja. Wydaje mi się, że każdy aeroklub regionalny chciałby mieć taką szkołę na swoim terenie.

Andrzej Orański
Wrocław

NIE JEST TO JUŻ TYLKO PROPOZYCJA, A KONIECZNOŚĆ

ARTYKUŁ „Skrzydlatej" o Szkole Pilotów Zawodowych zelektryzował brać lotniczą. Moim zdaniem nie jest to już tylko propozycja, a konieczność, jeżeli zważy się, że lotnictwo sportowe w najbliższej przyszłości nie da personelu latającego z wymaganą liczbą godzin lotów, w okresie poprzedzającym działalność zawodową.

Ekonomiczne skutki istnienia Szkoły Pilotów Zawodowych — to racjonalne przygotowanie kandydatów do wykonywania bardzo odpowiedzialnego zawodu i wyeliminowanie selekcji naturalnej, która zmniejsza okres czynnego życia zawodowego.

Rekrutacja kandydatów do Szkoły Pilotów Zawodowych winna być przeprowadzona wśród pilotów szybowcowych z odpowiednim stażem. W ten sposób odpadłby problem wstępnej selekcji ludzi nie rokujących nadziei na ukończenie szkolenia. Kandydaci zaś mogliby przekonać komisję kwalifikacyjną, że podjęli decyzję z poczuciem pełnej odpowiedzialności.

Stanisław Bakoś
Ostrów Wlkp.

CZAS PRZYSTĄPIĆ DO PRACY

DOBRZE się stało — choć późno — że zagadnienie Szkoły Pilotów Zawodowych znalazło się na łamach naszego poczytnego pisma. Lepiej późno, niż wcale, bo taka szkoła to już konieczność. Idea takiej szkoły była dyskutowana już bezpośrednio po wyzwoleniu w grupie działaczy, którzy organizowali sławny ośrodek w Ligocie.

Ligota przestała istnieć i jej bardzo pożyteczna działalność w tych latach przeszła do historii...

Inicjatywa ta — to 1/3 roboty, wybór terenu Leszna, to też 1/3 roboty. Pozostała więc niewielka część. Myślę, że nie ma o czym dyskutować, bo byłoby to „tłuczeniem wody w moździerzu". Najwyższy czas przystąpić do pracy. Kandydatów nie zabraknie. Bo i warunki pracy są atrakcyjne i emerytury lotnicze są również korzystne.

Czesław Łabęcki
Senior lotnictwa

SPOŁECZNA POTRZEBA NASZEGO LOTNICTWA

SĄDZĘ, że sprawa Szkoły Pilotów Zawodowych nie skończy się na łamach „Skrzydlatej", lecz wizja szkoły przybierze realne kształty i zostanie powołana w najbliższym czasie. Utworzenie szkoły jest społeczną potrzebą naszego lotnictwa cywilnego.

W programie obok nauki pilotażu i przedmiotów „czysto" lotniczych należałoby pewien czas poświęcić także na naukę języków obcych oraz wychowanie fizyczne. Szkoła obok swej najważniejszej funkcji — szkolenia pilotów zawodowych — spełniałaby i inne. Na przykład byłaby ośrodkiem wiodącym w zakresie badań metodyki szkolenia pilotażu samolotowego.

Janusz Anusiewicz
Sokołów Podlaski

JAK SZKOLĄ PILOTÓW ZA GRANICĄ?

PROBLEM młodych kadr lotniczych spędza sen z oczu kierownikom wielu towarzystw lotniczych. Brak pilotów odczuwają tak małe jak i wielkie towarzystwa lotnicze. Dotychczas w poważnym stopniu opierano się na pilotach, którzy uzyskali przeszkolenie przed wojną bądź w czasie jej trwania. Ta rezerwa wyczerpała się. Ilustracją tego faktu są ogłoszenia w czasopismach lotniczych: „poszukuje się pilotów z licencją zawodową...", „poszukuje się pilotów z doświadczeniem w pilotowaniu samolotów typu..." Podawane są tam niezwykle korzystne warunki pracy, wysokie uposażenia.

Pilotów poszukują nie tylko linie lotnicze i lotnictwo gospodarcze. Poszukuje ich również niezwykle dynamicznie rozwijające się lotnictwo dyspozycyjne. Coraz więcej zakładów pracy zakupuje dla siebie samoloty. Maszyny te musi ktoś pilotować i to nie tylko w warunkach „milion na milion", ale również w nocy, przy zachmurzeniu i w opadach deszczu. Jednym słowem zapotrzebowanie na pilotów zawodowych jest już duże obecnie, a w perspektywie najbliższych lat będzie jeszcze większe. Potrzeby te dotyczyć będą pilotów odpowiednio szkolonych, według najnowszych doświadczeń i w oparciu o najlepsze programy. Wymagania stawiane pilotom stale rosną wraz z rozwojem technicznym sprzętu lotniczego. Konstruktorzy samolotów, idąc za potrzebami przedsiębiorstw lotniczych, dążą do zmniejszenia liczebności załóg, zastępując część obowiązków załogi automatycznymi urządzeniami, a część tych obowiązków przekazując uszczuplonej liczbie osób. Już nie radiotelegrafiści prowadzą łączność z ziemią, ale obowiązek ten stopniowo przechodzi na pilotów, już nie nawigatorzy, ale przy pomocy elektronicznych i bezwładnościowych układów nawigacyjnych — nawigację prowadzą piloci. Tak więc od pilota wymaga się coraz więcej, musi być on coraz lepiej przygotowany.

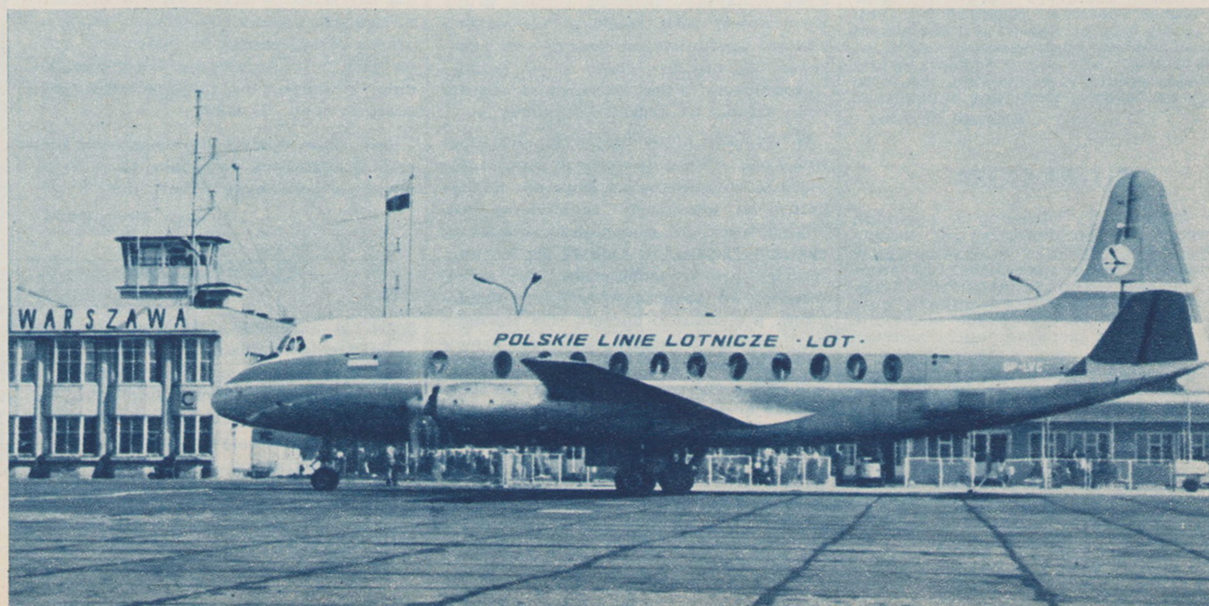
Jednym z towarzystw lotniczych jest Lufthansa. Szkoła pilotów tego towarzystwa przekazuje co rok 120 pilotów, z tego: 90 młodych, przeszkolonych od podstaw i 30 przeszkolonych pilotów wojskowych. Szkoła ta okazała się już niewystarczająca dla potrzeb przedsiębiorstwa. Część szkolenia przerzucono do Stanów Zjednoczonych, gdzie towarzystwo lotnicze „Pacific Southwest Airlines", poza normalną działalnością przewozową, prowadzi również szkołę pilotów.

Program szkolenia przewiduje naukę latania na samolotach Piper „Comanche" i Piper „Aztec". Po czteromiesięcznym kursie wstępnym wypełnionym teorią, 25 godzinami „lotów" na link-trenerze i kursie łączności lotniczej, kandydat na pilota komunikacyjnego przechodzi kurs lotniczy do zdobycia licencji pilota zowodowego II klasy włącznie. Program następnej, sześciomiesięcznej części szkolenia obejmuje teorię, 70 godzin lotów, szkolenie w zakresie IFR jak i loty nocne (6 godzin). Następny okres szkolenia, trwający 9 miesięcy, obejmuje 215 godzin lotów. W tym czasie pilot ma wykonać 95 godzin lotów na Piper „Comanche" (75 godzin solo i około 60 tras przelotowych) i około 120 godzin na samolocie Piper „Aztec" (40 godzin solo, trasy i 12 godzin lotów nocnych). Okres końcowy szkolenia to 2—3 miesięczne przygotowanie do egzaminów na licencję, obejmujące między innymi 30 godzin ćwiczeń na link-trenerze i loty na trasach. Program ten, obejmujący około 250 godzin lotów, odpowiada mniej więcej propozycjom zgłoszonym przez red. Pomianowskiego. Warto podkreślić, że przewiduje się rozszerzenie programu szkolenia pilotów Lufthansy do 300 godzin lotów.

Traktując propozycje „Skrzydlatej" jako artykuł dyskusyjny, chciałbym uzupełnić, moim zdaniem, te postulaty. Wydaje się, że celowe byłoby prowadzenie szkolenia nie tylko w oparciu o samoloty jednosilnikowe, ale również samoloty wielosilnikowe, jak np. Bieriew-30 lub L-410, a nawet do samolotu Jak-40 włącznie.

H. Żwirko

Foto: M. Kobrzyński



NASZ PLEBISCYT 25-LECIA

Przedstawiamy kolejne głosy Czytelników prezentujących swoje kandydatury w naszym plebiscycie na LOTNIKA, KONSTRUKCJĘ I WYDARZENIE LOTNICZE 25-LECIA POLSKI LUDOWEJ.

Przypominamy, że publikujemy już tylko te głosy, które podają nowe, nie powtarzające się kandydatury na: 1. LOTNIKA, 2. KONSTRUKCJĘ, 3. WYDARZENIE 25-LECIA.

Wkrótce ogłosimy otwarcie drugiego etapu naszego plebiscytu — głosowanie.

DOTYCHCZASOWE KANDYDATURY

1. LOTNIK 25-LECIA

Andrzej Abłamowicz, Adela Dankowska, Ryszard Dąbrowski, Zdzisław Dudzik, Władysław Gawlik, Stanisław Józefczak, Tadeusz Góra, Stanisław Kasperek, Krystyna Ligocka, Edward Ligocki, Pelagia Majewska, Edward Makula, Jan Malinowski, Kazimierz Plenkiewicz, Jerzy Popiel, Tadeusz Więckowski, Adam Witek, Jan Wróblewski, Adam Zientek.

2. KONSTRUKCJA 25-LECIA

„Bies", „Bocian", „Foka", „Iskra", „Jaskółka", „Mucha", „Pirat", „Szpak", „Wilga".

3. WYDARZENIE 25-LECIA

Defilada lotnicza w dniu 22 lipca 1959 r.; Defilada Tysiąclecia; Desant „Czerwonych Beretów" podczas ćwiczeń wojsk państw Układu Warszawskiego w NRD w 1965 r; Grupowy przelot szybowników Aeroklubu Warszawskiego do Związku Radzieckiego w 1957 r; Odsłonięcie Pomnika Lotnika; Organizacja szybowcowych mistrzostw świata w Polsce w 1958 i 1968 r; Otwarcie Muzeum Lotnictwa; Rekord międzynarodowy J. Wróblewskiego w przelocie docelowo-powrotnym z 1963 r; Rekordowe loty St. Józefczaka do stratosfery; Reaktywowanie Aeroklubu RP w 1946 r; Start „Iskry", pierwszego polskiego samolotu z napędem odrzutowym; Sukces E. Ligockiego w spadochronowych mistrzostwach świata w 1968 r; Sukces spadochroniarek w mistrzostwach świata w Bratysławie w 1958 r; Sukces szybowników w mistrzostwach świata w Argentynie w 1963 r. i w Wielkiej Brytanii w 1965 r; Szybowcowe mistrzostwo świata A. Witka w 1958 r; Szyk lotniczy „Szachownica"; Uruchomienie w Świdniku produkcji śmigłowców Mi-2 o napędzie turbinowym; Wprowadzenie Tu-134 do eksploatacji w PLL LOT; Powołanie do życia przedsiębiorstwa lotnictwa gospodarczego przy APRL; Utworzenie w Polsce Ludowej lotnictwa sanitarnego.

CZYTELNICY TYPUJĄ

Bolesław Abramowicz z Kłodawy, pow. Koło.

1. **KAZIMIERZ PLENKIEWICZ.** Przedstawiciel starszego pokolenia polskich lotników. Znany pilot sportowy sprzed wojny i pilot wojenny. W 25-leciu Polski Ludowej swoje bogate doświadczenie lotnicze oddał na usługi ratowania ludzi — przez wiele lat, aż do odejścia na emeryturę, był pilotem lotnictwa sanitarnego. Samolotami ze znakiem czerwonego krzyża wykonał ponad 1 000 lotów sanitarnych. Powierzano mu najtrudniejsze zadania i zawsze wywiązywał się z nich bez zarzutu. Za swą służbę odznaczony jest wysokimi odznaczeniami. Dziś jako członek Klubu Seniorów Lotnictwa działa czynnie na polu popularyzacji osiągnięć lotniczych.

3. **DEFILADA LOTNICZA W DNIU 22 LIPCA 1959 R.** Był to dzień triumfu polskiego lotnictwa. Defilada ukazała jego potęgę i wszechstronność. Pokaz obejmujący przelot wielu nowoczesnych samolotów wojskowych, będących na uzbrojeniu naszego kraju, unaocznił, że Polska ma silne lotnictwo i wspaniale wyszkolonych lotników. Jednym z najważniejszych momentów ukazujących niezwykły kunszt lotniczy był przelot tafli — szyku 64 ciasno uszeregowanych samolotów odrzutowych. Defilada była też dowodem wysokiego poziomu lotniczej myśli technicznej.

Andrzej Nowak z Krosna, n. Wisłokiem

1. **KRYSTYNA LIGOCKA.** Czołowa spadochroniarka kraju, wielokrotna mistrzyni Polski i rekordzistka, niejednokrotnie reprezentowała nasze barwy w zawodach za granicą z mistrzostwami świata włącznie.

3. **SUKCES SPADOCHRONIAREK W MISTRZOSTWACH ŚWIATA W BRATYSŁAWIE W 1958 R.**

Trzy srebrne medale uzyskane w tych mistrzostwach przez nasze panie (indywidualnie — Anna Franke oraz drużyna kobieca — w klasyfikacji ogólnej i w jednej z konkurencji), to nie tylko największy sukces powojennego spadochroniarstwa ale i jedno z największych wydarzeń w naszym lotnictwie 25-lecia.

Mgr Józef Glanc z Gnaszyna k. Częstochowy

1. **ADAM WITEK.** Pierwszy Polak, który zdobył tytuł szybowcowego mistrza świata (Leszno, 1958 r.). Był też uznany za najlepszego pilota w klasie standard w następnych mistrzostwach świata w Kolonii (1960 r.), gdzie tylko pech odebrał mu drugi tytuł mistrza świata — pomimo to zajął i tak wysokie, trzecie miejsce. Ma za sobą ponadto wiele sukcesów odniesionych w zawodach w kraju i za granicą. Należy wciąż do czołówki polskich szybowników.

Sławomir Powsiński — ekonomista z Warszawy.

2. **„SZPAK".** Pierwszy samolot zbudowany i oblatany w Polsce Ludowej (październik 1945 r.). Przy uwzględnieniu warunków i okresu budowy był to samolot, który odznaczał się ciekawymi osiągami i rozwiązaniami. Przede wszystkim zaś był świadectwem żywotności polskiej lotniczej myśli konstrukcyjnej.

Mgr inż. Waldemar Gross z Wrocławia

1. **JERZY POPIEL.** Jeden z najlepszych naszych szybowników. Na trzech kolejnych mistrzostwach świata zdobył trzecie, drugie i czwarte miejsce (Kolonia — 1960, Junin — 1963 i South Cerney — 1965). Ma na swym koncie czołowe lokaty w mistrzostwach Polski, z tytułem mistrza włącznie, a także kilka rekordów krajowych i międzynarodowych. Wieloletni instruktor lotniczy. Jest inżynierem lotniczym i pilotem doświadczalnym.

Ponadto listy ze swoimi kandydaturami 25-lecia, które jednak pokrywają się z kandydaturami zgłoszonymi wcześniej, nadesłali: **Adam Witek** — wiceprezes Aeroklubu Kieleckiego, znany szybownik: inż. **Jerzy Popiel** — pilot doświadczalny i znany szybownik z Wrocławia: **Jerzy Olszewski** z Białowieży; **Marian Nagel** z Gorc, pow. Wałbrzych i **Ryszard Bielak** z Krakowa.



POD tym znakiem-winietą będziemy spotykać się na łamach „Skrzydlatej", począwszy od tego numeru, ze zwolennikami amatorskiego ruchu lotniczego; tymi wszystkimi, którym leży na sercu amatorska budowa sprzętu lotniczego i którzy tak entuzjastycznie powitali inicjatywę powołania do życia Klubu Amatorów-Konstruktorów. Dopóki jednak klub taki nie powstanie i nie rozpocznie praktycznej działalności, w kąciku tym będziemy się starali — w miarę naszych skromnych możliwości — służyć radą i pomocą amatorom, publikować różne porady techniczne (m. in. Józefa Borzęckiego z Wrocławia), ciekawostki, udzielać odpowiedzi i rejestrować członków KAK-u, aby w ten sposób wpływać chociaż częściowo na rozwój i konsolidację ruchu amatorskiego w kraju. Liczymy, że spotka to się z przychylnością zainteresowanych Czytelników, a także ze zrozumieniem władz i organizacji lotniczych.

NASZA ANKIETA

W związku z ogłoszoną w numerze 14 z 6 kwietnia br. ankietą-ewidencją, otrzymaliśmy dotychczas 50 odpowiedzi. Omówienie ankiety podamy w dalszych, kolejnych numerach, dziś natomiast publikujemy pierwszą listę ewidencji osób (w kolejności nadesłania), które zgłosiły chęć przynależności do Klubu Amatorów-Konstruktorów. W ewidencji tej nie ujmujemy młodzieży szkolnej do lat 16, ponieważ — jak podkreślaliśmy to już wielokrotnie — powinna się ona przede wszystkim uczyć w szkole, a swe zainteresowania majsterkowaniem rozwijać głównie w modelarniach; praktycznie nie ma ona możliwości (także i materialnych) samodzielnej budowy sprzętu lotniczego. Z tym musimy poczekać do czasu, aż stworzone zostaną warunki do zorganizowanej zespołowej budowy sprzętu. Zresztą młodzież w tym wieku ma wszelkie możliwości działania i szkolenia w aeroklubach regionalnych.

I LISTA CZŁONKÓW KAK-U

1. **BERDOWSKI Kazimierz,** Wołów, ul. Wolności 19/4, woj. wrocławskie.
2. **WAWRZYNIAK Roman,** Osusz 17, poczta i powiat Krotoszyn, woj. poznańskie.
3. **SZÓSTAK Bolesław,** Salnia 25, poczta i powiat Krotoszyn, woj. poznańskie.
4. **MADEJ Jan,** Mielec 3 — Cyranka 164, woj. rzeszowskie.
5. **STACHURSKI Józef,** Starachowice, ul. Nowotki 33.
6. **PIOTROWSKI Roman,** Wałbrzych 8, ul. Odlewnicza 3/2.
7. **NOWAK Marian,** Lublin, ul. Krańcowa 102/1.
8. **DZIECICHOWICZ Zygmunt.** Gdynia 20, ul. Bohaterów Starówki Warszawskiej 19/36.
9. **DONDZIŁŁO Zbigniew,** Warszawa 49, ul. Lazurowa 227/ /426.
10. **SAWA Zbigniew,** Warszawa 49, ul. Lazurowa 227/426.
11. **ZIÓŁKOWSKI Jerzy,** Częstochowa, ul. Łukasińskiego 17/85.
12. **WOJCIECHOWSKI** Henryk, Skwierzyna, ul. Obrońców Stalingradu 28/7, pow. Gorzów Wlkp.
13. **SOBIESZCZAŃSKI** Witold, Warszawa, Pl. Konstytucji 6/14.
14. **STACHURSKI Tadeusz,** Droszków 18, pow. Zielona Góra.
15. **IŁCZYK Jerzy,** Zawiercie, ul. Armii Czerwonej 50/11.
16. **WYSZKA Wilibald,** Obrowiec, poczta Gogolin Sl., woj. opolskie.
17. **CZAJKOWSKI Tadeusz,** Pyskowice, ul. Powstańców Śląskich 24, pow. Gliwice, woj. katowickie.
18. **OBOREWICZ Jan,** Aleksandrów k. Łodzi, ul. 17 Stycznia 14/1.
19. **FLISIŃSKI Daniel,** Annopol, ul. Świeciechowska 26, pow. Kraśnik Lubelski.
20. **KRĘPLEWICZ Tomasz,** Kostrzyń n. Odrą, pow. Gorzów Wlkp.
21. **JASNOS Tadeusz,** Gdynia-Pogórze, ul. Oksywska 26.
22. **WIŚLIŃSKI Roman,** Lublin, ul. Młyńska 13/6.
23. **NAZAREWSKI Franciszek,** Wrocław, ul. Kołłątaja 33/7.
24. **NAZAREWSKI Ryszard,** Wrocław, ul. Kołłątaja 33/7.
25. **GRĘBOSZ Józef,** Tarnów, ul. Starodąbrowska 4a/38.
26. **KOROL Mieczysław,** Jelcz k. Wrocławia, H.M.R.-5/33.
27. **JURKIEWICZ Marek,** kol. Gąski, poczta i pow. Ciechanów, woj. warszawskie.
28. **WYSOCKI Zdzisław,** Pakość, ul. Rynek 3/1, pow. Inowrocław, woj. bydgoskie.
29. **SKACZEWSKI Jan,** Sosnówka 134, pow. Jelenia Góra, woj. wrocławskie.
30. **GAWRYSIAK Ludwik,** Włocławek, ul. Marchlewskiego 48 s/7.
31. **DĘBOSZ Stefan,** Wadowice, pl. Obrońców Westerplatte 15/12, woj. krakowskie.
32. **LIK Zenon,** Gdynia, ul. Olsztyńska 35/4.
33. **TRAJER Bogdan,** Warszawa 44, ul. Zaliwskiego 16/8.

Ikarus

LATAJĄCY DŹWIG NAD WARSZAWĄ



Niecodzienna operacja lotnicza miała miejsce nad Warszawą w dniach 15 i 16 kwietnia 1969 r. Zostały wówczas sfinalizowane starania Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych nr 7, które jest wykonawcą elektrowozowni PKP w Olszynce Grochowskiej. Do budowy tej elektrowozowni potrzebne były elementy konstrukcji stalowych świetlików dachowych, które zostały wykonane w bazie technicznej na Jelonkach. Wykonane elementy, w postaci ram o wymiarach 3 x 5 m, czekały na środek transportu, który by je przewiózł na drugi koniec Warszawy. Ram takich było dwieście o łącznym ciężarze ponad 25 ton. Grupa pracowników przedsiębiorstwa zrzeszona w Naczelnej Organizacji Technicznej zaproponowała użycie do tego celu śmigłowca, bowiem transport kołowy przez miasto tak dużych ładunków jest bardzo uciążliwy i długotrwały.

Śmigłowiec turbinowy Mi-8 w barwach polskiego lotnictwa wojskowego, bohater naszego reportażu.



Zdjęcia: B. J. Witkowski

Do przewozu ładunku metodą tradycyjną musiałaby zostać użyta specjalna niskopodwoziowa przyczepa holowana przez ciągnik z maksymalną prędkością 10 km/h. Przejazd przez miasto mógłby się odbywać jedynie nocami i to po specjalnie wyznaczonej trasie omijającej ulice z siecią tramwajową. A na samej budowie trzeba by było zainstalować dodatkowy dźwig do podniesienia tego ładunku na dach budowanej hali. Sam montaż i demontaż dźwigu zająłby znacznie więcej czasu niż jego wykorzystanie do podnoszenia ram. W konkretnych warunkach przedsiębiorstwa budującego elektrowozownię obliczono, że przewiezienie i wciągnięcie na dach tego ładunku trwałoby 20 dni. Natomiast zastosowanie drogi powietrznej niewątpliwie skróciłoby ten czas do minimum. I rzeczywiście operacja trwała 8 godz. lotu.

Dowództwo Wojsk Lotniczych zgodziło się wypożyczyć na koszt i ryzyko Przedsiębiorstwa Robót Kolejowych nr 7 odpowiedni do tego celu śmigłowiec wraz z obsługą. 15 kwietnia przyleciał nad Jelonki duży śmigłowiec turbinowy Mi-8, którego załogę stanowili: płk pil. **Bolesław Andrychowski**, kpt. pil. **Józef Wietecha** i technik pokładowy por. **Henryk Korzeń**.

Poranek był pochmurny, gdy pokazał się na horyzoncie zielony śmigłowiec, mający podwieszone urządzenie do podnoszenia ciężarów. Dowódca załogi zameldował się przez radio, uzyskał zgodę kpt. pil. Wiesława Warelisa z naziemnego stanowiska dowodzenia i... zaczęła się pierwsza w Polsce operacja użycia śmigłowca do przeniesienia dużego podwieszonego ładunku.

Pierwszy ładunek — pakiet składający się z kilku ram szczepionych ze sobą, o łącznym ciężarze 1 000 kG — zostaje zawieszony na haku pod śmigłowcem w zawisie. Trzaskają migawki reporterskich aparatów. Teraz śmigłowiec zaczyna się wznosić: naprężają się liny i ładunek powoli unosi się. Po chwili powietrzny dźwig zamienia się w powietrzną ciężarówkę i obiera pośredni kierunek. Docelowy punkt — to Grochów, a ściślej mówiąc — Olszynka Grochowska, gdzie jest budowana elektrowozownia PKP. Niebezpośredni kierunek lotu wynikał stąd, że pomimo przygotowań i zmniejszonego ładunku śmigłowca w stosunku do jego maksymalnego udźwigu, był to lot eksperymentalny. Aby zapewnić pełne bezpieczeństwo, ustalono trasę śmigłowca wiodącą okrężną drogą, omijającą zamieszkane tereny miasta. Z Jelonek trasa wiodła przez Młociny, następnie między Tarchominem i Żeraniem — do celu.

Śmigłowiec leciał po dłuższej trasie, a grupa dziennikarzy, obserwująca przemysłowe zastosowanie śmigłowca w budownictwie, usiłowała dogonić go autokarem, jadąc naj-



Wyżej: Mi-8 z ładunkiem nad Warszawą. Niżej, kolejno od prawej: podwięszanie ładunku; unoszenie ładunku; elementy konstrukcji dachowej już na swoim miejscu; Mi-8 opuszcza budowę i powraca po nowy ładunek.



Przygotowane elementy konstrukcji budowlanej czekają na śmigłowiec, który właśnie nadlatuje.

krótszą drogą. Mieliśmy do przebycia tylko 22 kilometry, a jednak byliśmy spóźnieni. Mi-8 złożył przed nami swój ładunek i udał się w powrotną drogę po kolejną porcję stalowych ram.

Po chwili śmigłowiec znowu pojawił się nad naszymi głowami. Powoli i precyzyjnie opuścił ładunek na dach hali, dokładnie w przewidzianym miejscu. Jednak przedtem ładunek został na chwilę uziemiony, a to dla rozładowania ewentualnego jego naelektryzowania podczas lotu. Tutaj, na budowie elektrowozowni, całą operacją kieruje z ziemi, a ściślej mówiąc z dachu — mjr pil. mgr inż. Kazimierz Pogorzelski. Trwa korespondencja radiowa między ziemią i śmigłowcem, włącza się także sygnalista z chorągiewkami. Zbliżają się monterzy w kaskach, chwytają zwisające liny, z centymetrową dokładnością ustawiają ładunek. Teraz śmigłowiec może skierować się bezpośrednio do Jelonek, po kolejną porcję ram.

Około południa zaczęła się psuć pogoda, wzmógł się wiatr do 6, a potem do 8 m/s. Przewożony ładunek zaczynał się kołysać. Postanowiono sprawdzić, czy i jak wpływa prędkość lotu na kołysanie się ładunku. Zmieniano więc prędkość, rozpoczynając od małej, wynoszącej 80 km/h. Stopniowo zwiększano ją. Okazało się, że optymalna prędkość wynosiła 160 km/h. Ponieważ nasilenie wiatru wzrastało i wystąpiły dość niebezpieczne wahania poprzeczne ładunku, loty przerwano do popołudnia, a potem do następnego dnia. Warto dodać, że przeloty odbywały się na wysokości 100 m.

Oprócz zmian prędkości lotu przeprowadzono jeszcze jedno doświadczenie: doczepiono spadochron hamujący od szybowca „Zefir", w celu wypróbowania metody stabilizacji ładunku w locie.

O tym, że operacja przenoszenia w powietrzu dużych ładunków była interesująca nie tylko od strony technicznej, mogą świadczyć zamieszczone obok zdjęcia. I chociaż przedsięwzięcie to było kosztowne, pełne uznanie należy się jego organizatorom, gdyż w wielu dziedzinach budownictwa, zwłaszcza przemysłowego, latający dźwig może stanowić jedyne rozwiązanie. Podobnie jest z niektórymi pracami montażowymi. Zresztą koszty użycia śmigłowca w porównaniu z kosztami całej inwestycji stanowią tylko niewielką część. Taki rodzaj transportu może stać się nowym krokiem na drodze postępu technicznego w naszym kraju, podobnie jak to ma już miejsce np. w ZSRR, NRD i USA, gdzie śmigłowce wykonują bardzo dużo prac tego typu.

Powietrzny transport ram w Warszawie pozwolił na odrobienie kilkutygodniowego opóźnienia w realizacji tej budowy. A przecież czas — to pieniądz.

Lotnicy wojskowi i tym razem nie zawiedli: wypełnili to niezwykle pilne, nowatorskie i odpowiedzialne zadanie na piątkę.

A na zakończenie — ciekawostka: otóż dowódca śmigłowca Mi-8, o którym mówiliśmy, ma w swej najbliższej rodzinie jeszcze jednego lotnika wojskowego. Jest nim jego żona — Zofia.

Mgr inż. B. J. WITKOWSKI









TRANSPORT I KOMUNIKACJA

◆ Zakłady Boeing wprowadzają do konstrukcji krótko- i średniodystansowego samolotu komunikacyjnego Boeing-737 szereg modyfikacji. Zmiany te zwiększą zasięg samolotu, udźwig handlowy jak i podwyższą prędkość przelotową. Przewiduje się również, dzięki zastosowaniu nowej konstrukcji odwracania ciągu, znaczne skrócenie dobiegu po lądowaniu, bo aż o około 23 proc.

◆ Cztery wielkie zachodnioeuropejskie towarzystwa lotnicze, które w roku 1970 wprowadzą do eksploatacji samoloty Boeing-747, zawarły porozumienie w sprawie współpracy w zakresie obsługi tych samolotów. Porozumienie podpisały Air France, Sabena, Alitalia i Lufthansa. Grupa ta nosi nazwę Atlas. Warto przypomnieć, że podobne porozumienie w sprawie wspólnej obsługi samolotów Boeing-747 już wcześniej podpisały Swissair, SAS i KLM.

◆ Po raz pierwszy w historii lotnictwa zapadł wyrok w sprawie uprowadzania samolotu. Sąd francuski skazał na kary aresztu dwóch Włochów, którzy przy użyciu broni palnej zmusili samolot Olimpic Airways do powrotu na lotnisko Orly wkrótce po starcie. Z uwagi na brak odpowiednich przepisów prawnych w sprawie uprowadzania samolotów, wyrok zapadł w oparciu o przepisy zabraniające posiadania broni palnej bez zezwolenia.

◆ Ministerstwo Transportu Stanów Zjednoczonych i FAA opracowały prognozę rozwoju lotnictwa na najbliższe dziesięciolecie. Przewiduje się, że towarzystwa lotnicze w 1980 roku przewiozą około trzy razy tyle pasażerów co w roku 1968. Około 90 proc. samolotów komunikacyjnych będzie posiadało silniki odrzutowe. Spodziewane jest najpoważniejsze zwiększenie się ilości dwusilnikowych samolotów odrzutowych. Zużycie paliwa lotniczego wyniesie około 63 miliardów litrów w 1980 roku (1968 r. — 22 mld l).

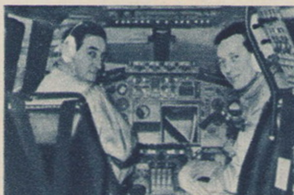
◆ Trwają w dalszym ciągu próbne loty dwóch prototypów samolotu Concorde. W czasie jednej z prób prototypu zbudowanego w Filton nastąpiła awaria opon, w wyniku której uległo uszkodzeniu podwozie. Próby prototypu 001 zbudowanego w Tuluzie przebiegają bez zakłóceń.

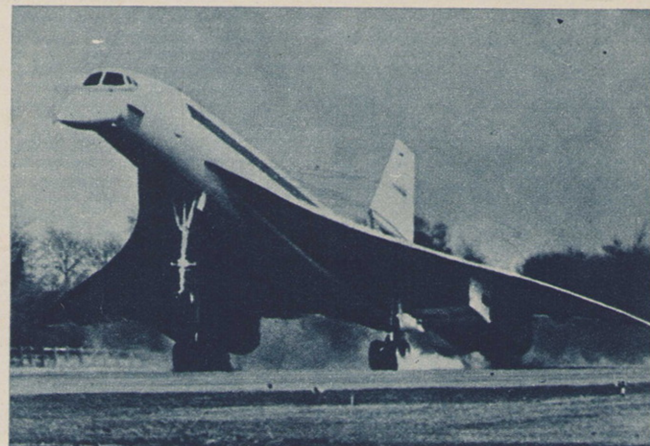
◆ W pobliżu Maracaibo uległ katastrofie samolot Douglas DC-9 linii lotniczych VIASA. W czasie katastrofy poniosło śmierć 74 pasażerów i 10 członków załogi oraz 68 mieszkańców przedmieścia, na którego domy spadł samolot.

◆ Rząd Kenii udzielił towarzystwu PAA zezwolenia na uruchomienie drugiego połączenia do Nairobi. Minister James Nyamweya oświadczył, że możliwe jest udzielenie podobnych zezwoleń również innym towarzystwom lotniczym.

◆ Według informacji Indian Airlines Corporation, w ciągu ostatnich trzech lat towarzystwa lotnicze Indii poniosły straty w wysokości około 170 mln rupii wskutek eksploatowania przestarzałych typów samolotów.

Brytyjski prototyp samolotu „Concorde" nie miał tak pomyślnego startu życiowego jak jego francuski brat. Na zdjęciu z prawej: Podczas lądowania „Concorde 002", po locie próbnym zapaliły się opony i uległo uszkodzeniu podwozie wskutek gwałtownego zetknięcia się z pasem. Niżej: W kabinie załogi. Z lewej — pilot Brian Trubshaw.





SPORT SAMOLOTOWY

● Największą ilością wylatanych godzin na samolotach różnych typów może się w NRD pochwalić Klaus Prodolski ze szkoły lotniczej w Schönhagen — ma on ich na swym lotniczym koncie 3 000. Prodolski jest znany szeroko w NRD i poza jej granicami jako doskonały pilot wywożący skoczków spadochronowych i jako kierownik lotów na szeregu imprez międzynarodowych, m. in. na VIII Mistrzostwach Świata w Lipsku w r. 1966. Wywiózł już bezpiecznie około 30 000 skoczków, wykonując przy tym ponad 9 700 startów. W zeszłym roku wsławił się wykonanym brawurowo przymusowym lądowaniem na An-2 w terenie przygodnym, w następstwie odmówienia przez silnik posłuszeństwa w locie.

● Piąte z kolei mistrzostwa NRD w akrobacji samolotowej odbędą się w Gera, w dniach 11—17 sierpnia br.

SPORT SPADOCHRONOWY

● Zdobywcą ostatniej aktualnej w NRD, 131-ej złotej odznaki spadochronowej, jest Dieter Dastig z Halle. 274 srebrną odznakę zdobył Jürgen Beyer z Halle, zaś 712 brązową odznakę — Gerd Quellmatz z Karl-Marx-Stadt

● FAI zatwierdziła w styczniu br. nowe rekordy międzynarodowe ustanowione przez skoczków NRD.

W pojedyńczym skoku na celność lądowania, z opóźnionym otwarciem spadochronu, z wysokości 1 000 m (w nocy) Ingeborga Kleinjung uzyskała 0.30 m odległości od środka koła.

W grupowym skoku na celność lądowania z opóźnieniem z wysokości 1 000 m (w nocy) Barbara Karkoschka, Erika Greschner i Marie Luise Rieding z klubu Dynamo wylądowały w średniej odległości 0,95 m od środka koła.

Ta sama grupa, skacząc z wysokości 600 m, uzyskała wynik zerowy, lądując w samym środku koła.

● Szóste międzynarodowe zawody spadochronowe „O Puchar Adriatyku" odbędą się w dniach 12—22 września br. w Portoroż, w Jugosławii.

PRZEMYSŁ

● Największą w Stanach Zjednoczonych firmą używającą śmigłowców jest Petroleum Helicopter Inc. w New Iberia (stan Luizjana). Do posiadanych już 103 śmigłowców amerykańskich dyrekcja firmy dołączyła ostatnio śmigłowce Mi-8 i Mi-10, zakupione w Związku Radzieckim. Będą one eksploatowane w Ameryce Południowej przy poszukiwaniu złóż ropy naftowej. Dyrektor firmy oświadczył, że śmigłowiec Mi-10 posiada zdolność udźwigu co najmniej dwukrotnie większą niż największy śmigłowiec amerykański, a ponadto — przy eksploatacji radzieckich śmigłowców nie ma żadnych kłopotów natury technicznej, co jest wynikiem gruntownego wypróbowania przez zakład produkcyjny. „Radziecki sprzęt jest właściwie jedynym, który może podołać pracom po wschodniej stronie Andów i w innych odległych rejonach" — stwierdził dyrektor Petroleum Helicopter Inc.

● Znany wielozadaniowy śmigłowiec radziecki Ka-26 używany jest obecnie również przez geologów, szczególnie przy poszukiwaniu złóż rud metali szlachetnych. W tym celu śmigłowiec wyposażony został w kolisty generator impulsów.

● Amerykański transportowiec C-130 „Hercules" przerabiany jest obecnie na amfibię, wyposażoną zarówno w pływaki, jak i narty. Dla wypróbowania własności tego rodzaju przerobionej maszyny wykonano zdalnie kierowany model, o rozpiętości 2,47 m i długości 1,87 m.

● W Instytucie Lotniczym w Charkowie (ZSRR) zbudowano mały doświadczalny śmigłowiec ChAI-22A. Ciężar całkowity — 220 kG. Źródłem napędu jest silnik motocyklowy o mocy 38 KM. Maszyna osiąga prędkość 190 km/h i pułap 2 000 m. Śmigłowiec ma być przeznaczony do kontroli linii wysokiego napięcia, zwiadu rybackiego na morzach i do poszukiwań geologicznych. Podjęto budowę serii próbnej.

● W charkowskiej wyższej szkole budowy samolotów studiuje obecnie, na 12 wydziałach, ponad 7 000 studentów.

● Mający już 25 lat lekki szwajcarski bombowiec C-3603 jest obecnie modernizowany. Otrzymał on, w miejsce 1020-konnego silnika tłokowego, turbinę Avco Lycoming T-5307A o mocy 1 150 KM. Przerobiony samolot będzie używany dla holowania celów powietrznych.

POLONICA

● Jedno z najbardziej na świecie znanych przedsiębiorstw usług lotniczych na rzecz rolnictwa — austriackie Agrarflug Glück w Leopoldsdorf — dysponuje parkiem maszyn, w którym dominują polskie „Gawrony": jest ich dziewięć (PZL-101 A). Jedynym niepolskim samolotem jest amerykański Piper J3C. Rocznie firma obsługuje w Austrii 15 do 18 tysięcy hektarów, zaś poza Austrią 40 tysięcy ha, głównie w NRF (rejon Augsburga, Regensburga i Würzburga) oraz w Tunezji i Libii, gdzie m. in. polskie samoloty używane są do akcji zatrzymywania ruchów wydm piaszczystych przez spryskiwanie ich specjalnymi chemikaliami. Jest to akcja pionierska. Polski sprzęt lotniczy, zdaniem Austriaków, spisuje się przy tych pracach doskonale.

RÓŻNE

● Sławny radziecki konstruktor lotniczy Siergiej Iljuszyn ukończył niedawno 75 rok życia. Od 35 lat kieruje on jednym z zespołów twórców radzieckiej potęgi lotniczej, jako główny konstruktor. W tym czasie zespół ów stworzył dziesiątki typów samolotów bojowych i pasażerskich, znanych na całym świecie z oryginalności rozwiązań technicznych i doskonałych walorów eksploatacyjnych.

LAMUS samolotów

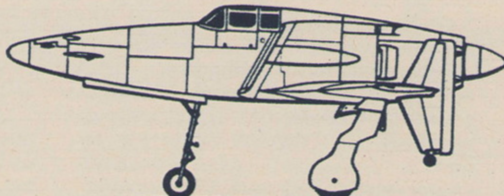
„SHINDEN" KYUSHU J7W1

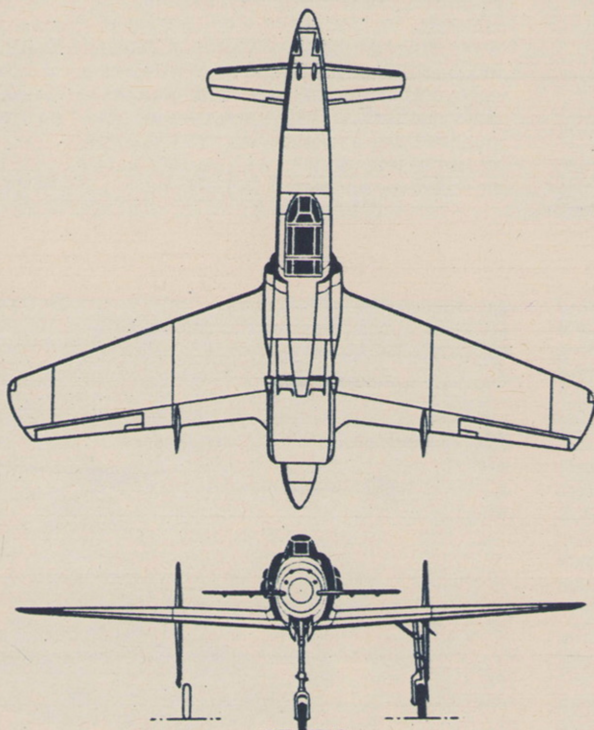
Układ „kaczki" spotyka się niezbyt często. Tylko trzy myśliwce z czasów II wojny światowej były zbudowane w tym układzie: włoski SAI-SS4, amerykański Curtiss XP-55 „Ascender" i japoński Kyushu „Shinden". Żaden z nich zresztą nie wyszedł poza stadium prototypu, wszystkie jednak zasługują na uwagę ze względu na wiele interesujących szczegółów i bardzo dobre własności.

Japońscy konstruktorzy, zanim rozpoczęli pracę nad myśliwcem o niezwykłym układzie, przeprowadzili szereg prób na doświadczalnych szybowcach. Próby te zakończono pomyślnie w 1943 r. i natychmiast przystąpiono do konstruowania myśliwca oznaczonego X-18. Obiecujące dane samolotu spowodowały, że władze lotnictwa japońskiego zamówiły projekt „na pniu". Budowę dwóch prototypów rozpoczęto w czerwcu 1944 roku, a 3 sierpnia 1945 r. samolot odbył swój pierwszy lot. Jedynymi błędami spostrzeżonymi przy oblocie był silny moment reakcyjny silnika przy starcie i objawy trzepotania sześciołopatowego śmigła. Objawy te szybko usunięto. Drugi prototyp zbudowano, ale nie został on oblatany — z powodu kapitulacji Japonii. W tym czasie dwie duże wytwórnie były całkowicie przygotowane do podjęcia produkcji udanego prototypu myśliwca w ilości 150 sztuk miesięcznie, w 1946 roku przewidywano wyprodukowanie 1 000 samolotów. Do tego już jednak nie doszło.

Dane techniczne: Jednomiejscowy myśliwiec przechwytujący. Silnik: Mitsubishi Ha-43-42, 18 cylindrów, gwiazdowy, chłodzony powietrzem o mocy 2 130 KM. Uzbrojenie: 4 działka kal. 30 mm + 4 bomby po 30 kG. Osiągi: V max. 750 km/h (H = 8 500 m). Zasięg 850 km, pułap 12 000 m, czas wznoszenia na 8 000 m — 10 min. 40 s. Rozpiętość 11 m, długość — 9 m, wysokość 3,7 m. Ciężar własny — 3 500 kG, ciężar całkowity 5 000 kG.

(JS)





ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

NASA opublikowała nazwiska załogi statku kosmicznego „Apollo-12", który ma dokonać lądowania na Księżycu prawdopodobnie jeszcze zimą roku bieżącego. W skład załogi wejdą: Charles Conrad, Richard Gordon i Alan Bean. Przewidziano 12-godzinny pobyt na Srebrnym Globie. Po wyprawie „Apollo-12" planowanych jest jeszcze osiem podobnych wypraw księżycowych.

*

W Paryżu w dniach 2—4 czerwca odbędzie się IX Międzynarodowy Kongres Lotniczy. W ramach obrad kongresu przewidziane są również tematy związane z techniką rakietową. Głównym natomiast tematem będą rodzaje napędów w lotnictwie.

*

21 maja zostanie umieszczony na orbicie ziemskiej Biosatelita nr 3. Start nastąpi z Przylądka Kennedy'ego. Na pokładzie satelity znajdować się będzie małpka (makak). Celem lotu będzie ustalenie pewnych danych biologicznych związanych z długotrwałym przebywaniem organizmu żywego w stanie nieważkości. Lot ma trwać około 30—50 dni. Biosatelita po skończonym eksperymencie wrócić ma na Ziemię.

*

Amerykański satelita astronomiczny OAO-2 począwszy od 12 kwietnia br. przestał odpowiadać na sygnały ze stacji naziemnych. Umieszczony na orbicie ziemskiej w grudniu ubiegłego roku satelita ten miał, między innymi, dokonać badań słynnych i tajemniczych gwiazd — kwasarów.

*

Włoscy uczeni przedstawili niedawno makietę satelity telekomunikacyjnego o nazwie „Sirio". Projekt określa masę całkowitą satelity na 300 kg, w tym 190 kg to masa silnika manewrowego umożliwiającego osiągnięcie przewidzianych apogeum, a 46 kg — masa użyteczna, czyli wyposażenie obiektu.

*

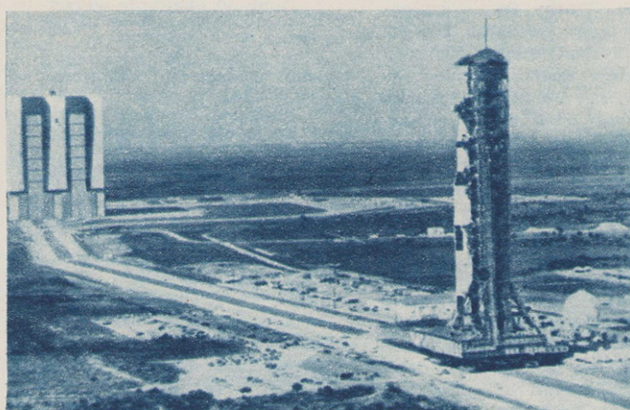
W 1968 roku, jak wynika z opublikowanego francuskiego sprawozdania, wypuszczono 183 balony stratosferyczne, służące do pomiarów fizycznych wysokich warstw atmosfery ziemskiej. Sondaże balonowe wykonywano częściowo przy współpracy z ZSRR, Holandią, Danią i Belgią. W roku bieżącym przewidziane są dalsze sondaże, a liczba ich sięgać ma 200.

*

W połowie kwietnia umieszczono na orbicie ziemskiej nowego satelitę meteorologicznego typu „Nimbus-3". Satelita ten o masie 575,6 kg jest ulepszoną wersją znanych „Nimbusów". Operuje on na orbicie ziemskiej na wysokości 1 110 km. Nowy satelita nazywany jest kosmicznym obserwatorium meteorologicznym. Będzie on w stanie przekazywać trzy razy dziennie informacje meteorologiczne do około 400 stacji systemu APT (działających również w Polsce). Start bardzo potrzebnego ludzkości satelity meteorologicznego wykorzystany został do równoczesnego wyrzucenia satelity „Secor-13", który niestety ma przeznaczenie wyłącznie militarne. Jest to obiekt służący geodezji wojskowej, a budowę jego finansował Departament Obrony USA.

*

W dniu 11 kwietnia z terenu ZSRR wystartował jedenasty satelita telekomunikacyjny typu „Mołnia-1" K. Jest to szósty satelita z tej serii, który rozpoczyna pracę retransmisyjną w Kosmosie. „Mołnia-1" osiągnął wysokość orbitalną 39 700/470 km. Obiega on Ziemię w ciągu 11 godzin i 53 minut. Niektóre źródła zachodnie podają, że Związek Radziecki jeszcze w roku bieżącym umieści w Kosmosie satelitę stacjonarnego typu „Mołnia-2".



Już od marca trwają przygotowania do lotu statku „Apollo-10". Na zdjęciu — transport pojazdu „Saturn-V" na miejsce startu. Przewidziany termin wyprawy: 18 maja.

Nowa francuska rakieta sondażowa „Eridan" wykonała (już po raz drugi) próbny start w dniu 12 kwietnia. Start nastąpił z Centrum Kosmicznego w Gujanie francuskiej. Rakieta wyniosła ładunek użyteczny o masie 165 kg na wysokość 406 km. Lot miał na celu wypróbowanie całości systemu. Warto zaznaczyć, iż Eridan jest jedną z większych francuskich rakiet sondujących, skonstruowanych przez zakłady Sud-Aviation. Długość całkowita — w zależności od przeznaczenia — 8—10 m. Masa startowa około 2 000 kg. A oto osiągi: z ładunkiem użytecznym o masie 140 kg — wysokość lotu 398—435 km; z ładunkiem 250 kg — 281—308 km; z ładunkiem 360 kg — 210—243 km. Układ dwustopniowy. Każdy człon ma po cztery stateczniki prostokątne (814×500 mm). Średnica kadłuba 566 mm. Silniki rakietowe dają ciąg 10 Ton. Ładunek materiału pędnego wynosi 686 kG. Impuls właściwy 252 s.

Dziewiąte europejskie sympozjum kosmiczne odbyło się w Londynie, w dniach 14—16 maja. Gospodarzem sympozjum było królewskie brytyjskie towarzystwo astronautyczne.

*

W muzeum Ciołkowskiego w Kałudze zainstalowano „elektronowe centrum informacyjne", które udziela odpowiedzi na około 800 pytań. Chodzi oczywiście o najbardziej typowe pytania, które zadają przewodnikom zwiedzający.

*

Przemysł związany z techniką rakietową i astronautyką zapowiada do końca roku bieżącego opublikowanie listy 2 800 nowości techniczno-naukowych, które znaleźć mogą zastosowanie we wszystkich dziedzinach techniki, a które są osiągnięciami powstałymi podczas opanowania przestrzeni kosmicznej. W latach siedemdziesiątych przewiduje się podwojenie liczby nowości.



Gabriel Voisin

Pionier lotnictwa francuskiego Gabriel Voisin urodził się w 1880 roku. Mając siedemnaście lat, przystąpił do budowy swej pierwszej konstrukcji lotniczej. W 1903 roku Ernest Archdeacon, bogacz francuski, zaangażował go do spółki lotniczej. Wkrótce Voisin dał się poznać jako najlepszy technik i wykonawca maszyny latającej.

Pod koniec 1905 roku Voisin zawarł z Bleriotem umowę opiewającą na wspólną budowę samolotów. Pod koniec 1906 roku między Bleriotem i Voisinem zrodziły się spory, w wyniku których Bleriot wystąpił ze spółki, podpisując jednak zobowiązanie o niesprzedawaniu maszyn w ciągu trzech lat.

Po wystąpieniu Bleriota ze spółki Gabriel Voisin, przewidując szybki rozwój lotnictwa, wspólnie z bratem Karolem zabrał się energicznie do upleszenia swego samolotu z silnikiem 50 KM. Pierwszy lot wykonany został 6 lutego 1907 roku w Vincennes. Maszyna uzyskała rozgłos światowy, a Voisin otrzymał na nią zamówienia z wielu krajów. W marcu 1907 roku Karol Voisin na samolocie tym wykonał lot na odległość 80 metrów.

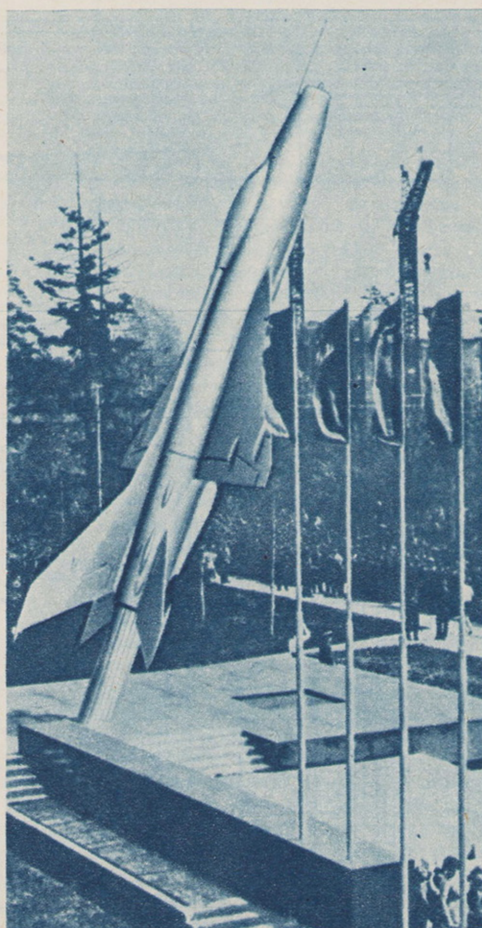
Pierwszym odbiorcą samolotu Voisina był rzeźbiarz francuski Leon Delagrange, zaś drugim sportowiec-lotnik Henryk Farman. Aby pozyskać ludzi do nowej idei oraz dla reklamy swych wyrobów, bracia Voisin wyrzekli się patentu swego samolotu. Wkrótce też pojawiły się konstrukcje będące kopią samolotu Voisin.

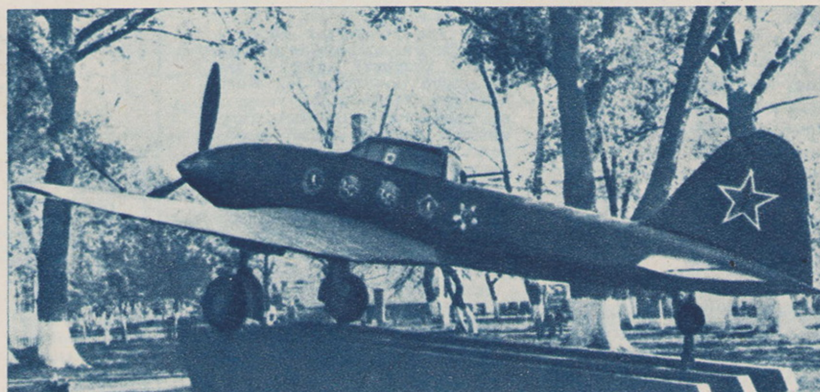
W 1911 roku bracia Voisin zbudowali pierwszą amfibię (dwupłat), która wykonała wiele udanych lotów. Karol Voisin zginął w wypadku w 1912 roku. Do wybuchu pierwszej wojny światowej w 1914 roku zbudowanych zostało 10 400 egzemplarzy samolotów Voisin przez wytwórnię własną, bądź w oparciu o prawa licencyjne. Dnia 5 października na samolocie typu Voisin (był to dwupłat dwumiejscowy, uzbrojony w karabin maszynowy) zestrzelony został pierwszy w historii lotnictwa samolot przeciwnika (niemiecki).

Po pierwszej wojnie światowej Gabriel Voisin przerwał produkcję samolotów i przystąpił do budowy samochodów. Gabriel Voisin otrzymał wiele wysokich odznaczeń, w tym Legię Honorową. Napisał ciekawe wspomnienia lotnicze. (m)

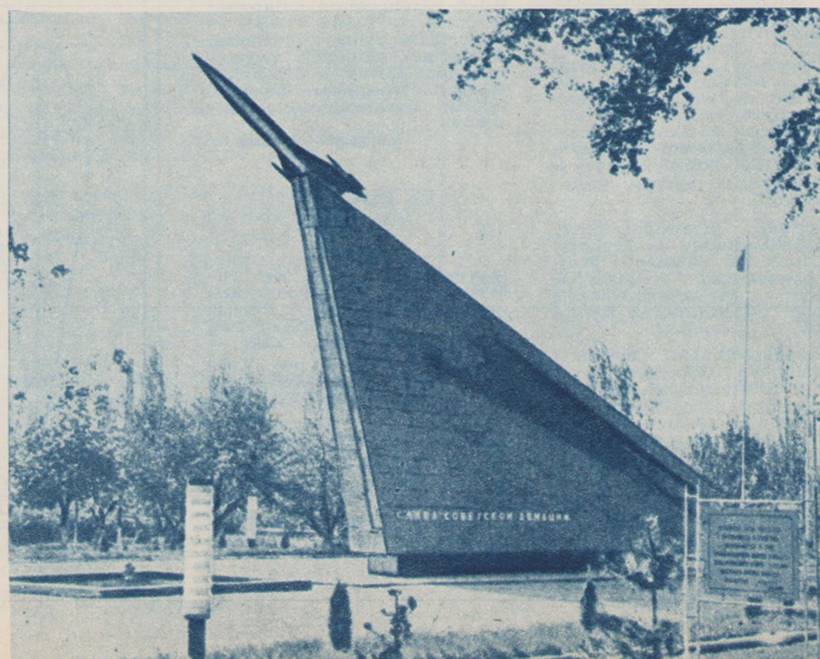


KU CZCI BOHATERÓW LOTNICTWA ZSRR





W Związku Radzieckim szczególną czcią otaczana jest pamięć o bohaterach, poległych w czasie ostatniej wojny, jak też pamięć o pionierach dzisiejszego, nowoczesnego lotnictwa ZSRR. Na zdjęciu wyżej: Samolot szturmowy Ił-10, wsławiony w bojach z hitlerowcami, wystawiony w parku jednego z miast. Z lewej: Do historii przeszedł już także — samolot odrzutowy. Monument ten znajduje się pod Moskwą. Niżej: „Chwała radzieckiemu lotnictwu" — monument ten wzniesiono w jednym z lotniczych garnizonów.



Co • Gdzie • Kiedy w małym lotnictwie

POPULARYZATORZY TECHNIKI

Pomimo bardzo niesprzyjających warunków atmo- Obrony Kraju wystąpiła z inicjatywą urządzania corocznych konkursów na najlepsze książki roku, popularyzujące wiedzę techniczną wśród młodzieży. Opracowany regulamin konkursu przewiduje dyplomy i nagrody pieniężne dla autorów wyróżnionych prac oraz pisma z podziękowaniami i słowami uznania dla tych wydawnictw, które wyróżnione książki wydały.

Za podstawę dla oceny pierwszego konkursu przyjęto książki wydane w latach 1967 — 1968. Propozycje zgłaszały zainteresowane wydawnictwa, jak również członkowie Centralnej Komisji Modelarstwa LOK. W sumie wytypowano do oceny 34 pozycje, z których należało wybrać najlepsze, by autorom wyróżnionych prac przydzielić nagrody przyznane przez ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego oraz przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki.

Posiedzenie jury pierwszego ogólnopolskiego konkursu na najlepszą książkę roku, popularyzującą wiedzę techniczną wśród młodzieży, odbyło się 14 marca 1969 r. Jury pracowało w składzie: przewodniczący — płk. mgr Zenon Zatorski — kier. Działu Wydawniczego Zarządu Głównego LOK, członkowie — mgr Maria Guzińska — nacz. Wydziału Wychowania Pozaszkolnego Min. Oświaty i Szkolnictwa Wyższego, mgr Romuald Skowroński — dyr. Gabinetu Przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki, inż. Witold Jeleń — przedstawiciel Centralnej Komisji Modelarstwa LOK, Jan Marczak — sekretarz Komisji, Jury dokonało wnikliwej oceny zgłoszonych książek i po kilkugodzinnej dyskusji, w czasie której omówiono kryteria oceny, jak również wartość poszczególnych pozycji, postanowiono:

Nagrodę przewodniczącego Komitetu Nauki i Techniki przyznać inż. **Januszowi Wojciechowskiemu,** autorowi książki „Zdalne kierowanie modeli" (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności).

Nagrodę ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego przyznać inż. **Wiesławowi Schierowi,** autorowi książki „Miniaturowe silniki spalinowe" (Wydawnictwa Komunikacji i Łączności).

Nagrodę ministra Oświaty i Szkolnictwa Wyższego przyznać inż. **Witoldowi Kozakowi** autorowi książki „Radioamatorstwo w szkole" (Państwowe Zakłady Wydawnictw Szkolnych).

Jan Marczak



W dniu 18 marca br. prezes ZG LOK gen. bryg. Zbigniew Szydłowski w towarzystwie dyr. Gabinetu Przewodniczącego KNiT mgra Romualda Skowrońskiego wręczył nagrody autorom wyróżnionych książek (od prawej: inż. W. Schier, inż. J. Wojciechowski, inż. W. Kozak). Foto: JÓZEF ZIÓŁKOWSKI

DWA RAZY OPOLE

Pragnąc zachęcić autorów i wydawnictwa, Liga sferycznych 16 marca br. lotnictwo Aeroklubu Opolskiego ożyło. Jako pierwsza sekcja w aeroklubie sezon tego roku rozpoczęła najbardziej aktywna sekcja modelarstwa lotniczego, rozgrywając doroczne klubowe zimowe zawody modeli klas szkolnych.

Są to zawody najmłodszych modelarzy, skupionych w modelarniach lotniczych aeroklubu. Padający śnieg i silny wiatr nie odstraszył młodych entuzjastów małego lotnictwa, którzy przybyli nawet z tak odległych powiatów jak Racibórz czy Paczków. Zwycięzcami zawodów w obudwu kategoriach modeli zostali reprezentanci modelarni pracującej przy Śląskich Zakładach Przemysłu Skórzanego „Otmęt" w Krapkowicach — **Jan Roter** i **Franciszek Stania.**

Włodzimierz Krzyżanowski

*

20 kwietnia na lotnisku Aeroklubu Opolskiego odbyły się IV Wojewódzkie Mistrzostwa Modeli Latających, zorganizowane przez Zarząd Wojewódzki Ligi Obrony Kraju w Opolu i rozgrywane o Puchar Przechodni Kuratora Opolskiego Okręgu Sakolnego.

A oto lista zwycięzców: **W klasie F-1-A 1/2** — Piotr Malastowicz z Głuchołaz, w **klasie F-1-C** — Antoni Trzciński z Kędzierzyna, w **klasie F-1-A** — Eugeniusz Rajkowski z Opola, w **klasie F-1-A-1** — Piotr Malastowicz z Głuchołaz. W ogólnej punktacji zwyciężyła modelarnia z Głuchołaz, przed Kluczborkiem i Opolem. Ogółem startowało 90 zawodników.

Zbigniew Łukowski

O PUCHAR WIOSNY

20 kwietnia odbyły się tradycyjne V Zawody Modeli Szybowców o „Puchar Wiosny", nagrodę przechodnią Zarządu Miejskiego ZMS w Bydgoszczy w kat. A1 i A2 (F1A). Do imprezy zgłosiło się ogółem 34 zawodników z Bydgoszczy.

W kategorii modeli A1 zwyciężył Jerzy Maternowski — 394 pkt, przed Janem Siudą — 343 pkt i Markiem Radowskim — 255 pkt.

W kategorii modeli A2 zwyciężył Wiesław Czajor — 772 pkt, przed St. Kotolińskim — 616 pkt i Jerzym Maternowskim — 415 pkt.

Zgodnie z regulaminem imprezy Puchar Wiosny zdobył Wiesław Czajor. Impreza o Puchar Wiosny jest organizowana przez Aeroklub Bydgoski i Zarząd Miejski Związku Młodzieży Socjalistycznej. Zawody są imprezą otwartą, możliwość udziału mają wszyscy bydgoscy modelarze bez względu na przynależność organizacyjną. Tegoroczne zawody mimo swej nazwy odbyły się raczej w warunkach zimowych, płyta lotniska pokryta była mokrym śniegiem, starty utrudniał silny, porywisty wiatr. Mimo nieprzychylnych warunków atmosferycznych wszystkim zawodnikom dopisywał humor, a atmosfera sportowa była znakomita.

Józef Rzepka

PLEBISCYT GLIWICKICH MODELARZY

Od szeregu już lat sekcja modelarstwa Aeroklubu Gliwickiego organizuje oryginalną imprezę, zwaną „PLEBISCYTEM 10 NAJLEPSZYCH MODELARZY". Impreza ma na celu zachęcenie modelarzy do jak najszerszego udziału w możliwie największej ilości imprez modelarskich. Zamieszczając regulamin mam nadzieję, że inne aerokluby pójdą w ślady Aeroklubu Gliwickiego i zorganizują podobne imprezy. A oto regulamin:

1. Plebiscyt obejmuje wszystkie imprezy zawarte w planie APRL.

2. W plebiscycie mogą brać udział modelarze Aeroklubu Gliwickiego.

3. Plebiscyt obejmuje jedynie sportową działalność modelarzy.

4. Plebiscyt obejmuje wszystkie kategorie modeli.

5. Zwycięzca danych zawodów otrzymuje 1 000 pkt.

6. Punkty te mnożone są przez współczynnik, który przyjmuje wartość:

a) dla zawodów aeroklubowych — 1

b) dla zawodów międzyklubowych — 1,2

c) dla zawodów ogólnopolskich — 1,5

d) dla mistrzostw Polski — 1,8

e) dla zawodów międzynarodowych — 2,0

7. Za zawody międzyklubowe lub międzynarodowe uważa się jedynie te zawody, w których startują minimum trzy ekipy.

8. Do plebiscytu zalicza się 7 najlepszych wyników danego modelarza.

9. Za uzyskanie tytułów otrzymuje się dodatkowe punkty: a) mistrz Polski — 1 000 pkt, b) I wicemistrz Polski — 750 pkt, c) II wicemistrz Polski — 500 pkt.

10. Za rekordy uzyskuje się dodatkowe punkty: a) rekord Polski — 1 000 pkt, b) rekord aeroklubu — 500 pkt,

11. Rekordy można ustanawiać wyłącznie podczas zawodów lub w z góry wyznaczone dni.

12. Rekord aeroklubowy może być ustalony, jeżeli wynosi minimum 50 procent rekordu Polski.

13. Plebiscyt prowadzi osoba wyznaczona przez Przewodniczącego Sekcji Modelarskiej.

Krótkie wyjaśnienie dotyczące obliczania punktów:

Załóżmy, że zawodnik X startował na Mistrzostwach Polski uzyskując wynik 600 pkt. Zwycięzca uzyskał 1 200 pkt. Zawodnik X zdobył więc następującą ilość pkt:

$$P = \frac{600}{1200} \cdot 1,8 \cdot 1\,000 = 900 \text{ pkt}$$

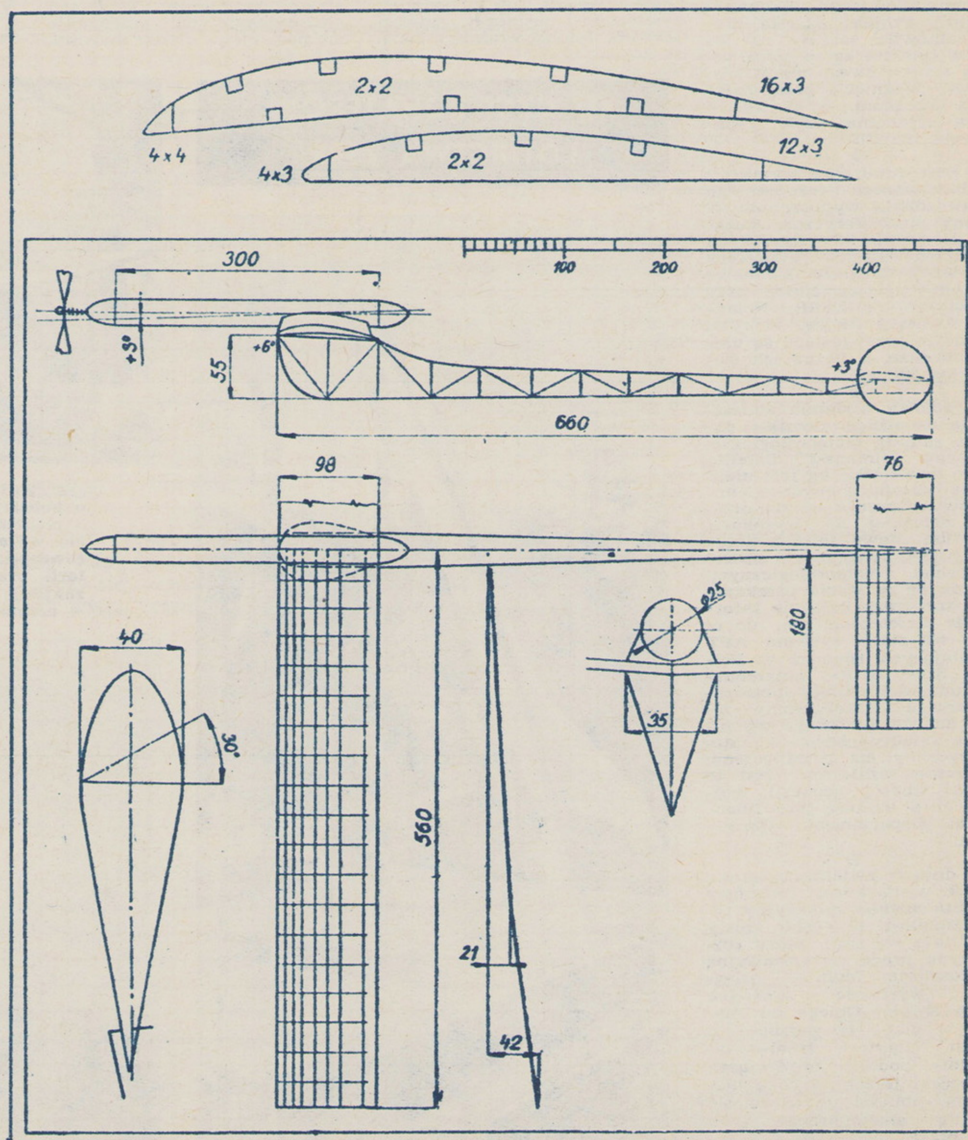
W roku 1968 uzyskano następujące wyniki: 1. Stanisław Kubit — 15 033 pkt; 2. Józef Mankiewicz — 10 201 pkt, 3. Zbigniew Postuła — 9 416 pkt, 4. Ewald Stawinoga — 8 400 pkt 5. Maksymilian Paździorek — 7 414 pkt.

A może warto zorganizować taką imprezę na szczeblu ogólnopolskim?

Mgr inż. Stanisław Kubit

MODEL „PUCHARU ZIMY"

Poniżej przedstawiamy plan oryginalnego modelu z napędem gumowym klasy Coupe de Hiver, znanej u nas i propagowanej szczególnie przez modelarzy wrocławskich. Model jest konstrukcją Dona Lindleya z USA. Układem przypomina model z napędem mechanicznym. Bardzo krótki silnik gumowy wbudowano tuż nad kadłubem. Skrzydła modelu mają szereg podłużnic. Profil żeberek podano w wielkości naturalnej.



POLSKIE MODELE LATAJĄCE

PRZED dwoma laty Józef Benedikt z Wrocławia otrzymał silnik somozapłonowy produkcji włoskiej SUPER TIGRE G-31 o pojemności 1,5 cm³. Skłoniło to konstruktora do zbudowania modelu, który mógłby latać w wersji lądowej i wodnej. Założenia, jakie postawił konstruktor, sprawdziły się na zawodach. Model osiągnął w Rewie na zawodach wodnosamolotów w 1968 roku 4 miejsce, uzyskując z czterech lotów 389 pkt (108, 90, 100, 91). Modelem tym także startował konstruktor w zawodach strefowych, zajmując czołowe miejsca.

Model zbudowany jest prosto i powinien zachęcić posiadaczy silników o tej pojemności do zbudowania tego typu konstrukcji. Zalet model ma wiele — małe wymiary, małe zużycie materiałów, małe koszty, to wszystko ma ogromny wpływ na powodzenie przedsięwzięcia.

Kadłub modelu zbudowano jako kratownicę zaopatrzoną w bukowe łoże i sklejkową wieżyczkę, oklejoną obustronnie balsą 3 mm. Kadłub zaopatrzony jest w konwencjonalnie wklejony statecznik kierunku. Cały kadłub oklejony deską balsową 1,5 mm. Silnik przymocowany czterema wkrętami M3 × 15 do łoża — skłon 3,50° w dół i 0,5° w lewo. W kadłubie znajdują miejsce: zbiornik (20 cm³), włącznik, odcinacz i ogranicznik czasu lotu modelu. Pływak przedni o profilu dwuwypukłym, niesymetrycznym posiada pojemność 760 cm³ — wykonany jest z balsy i sklejki 0,4 mm (spód pływaka).

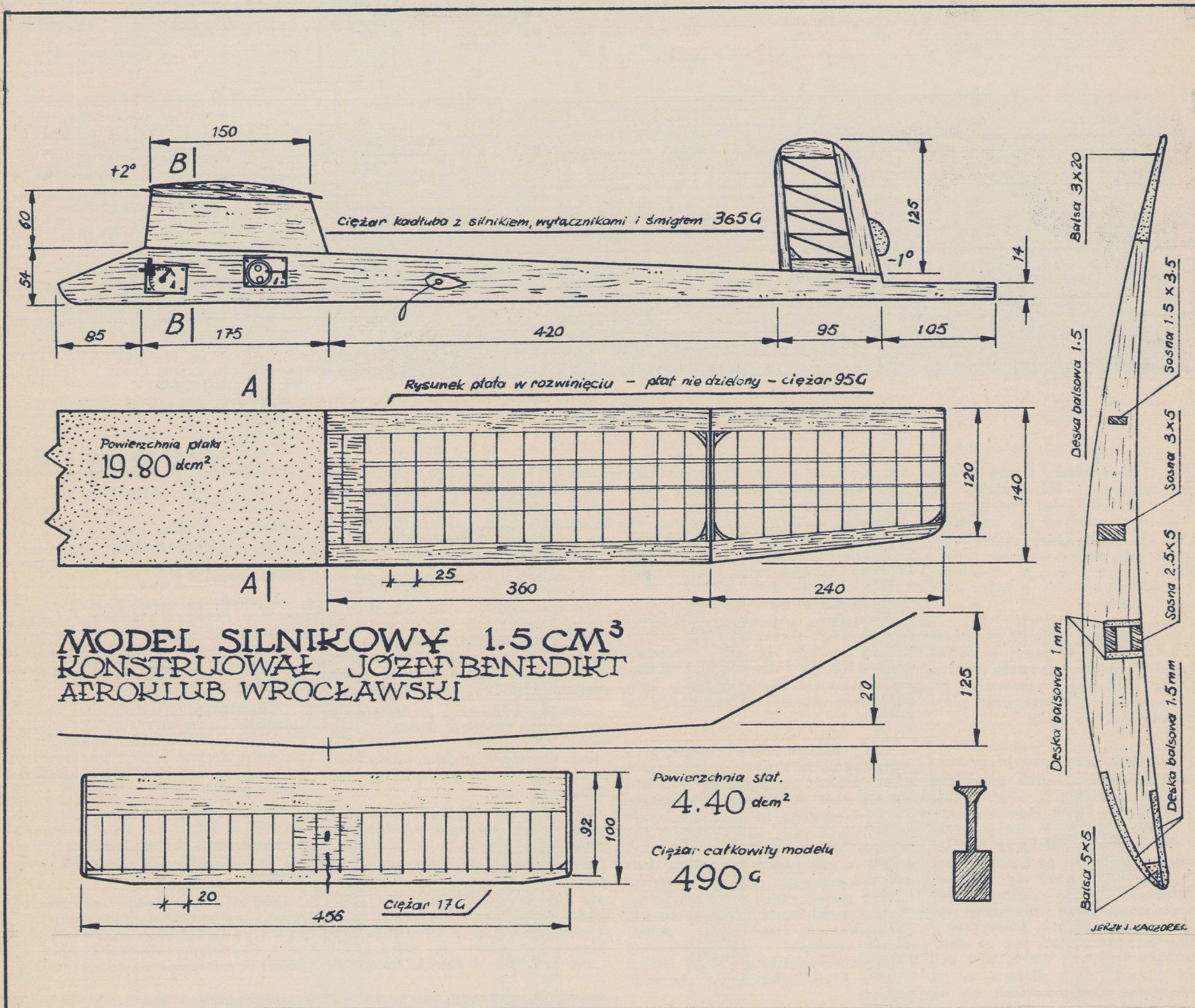
Kadłub i pływak są kilkakrotnie cellonowane i uodpornione chemolakiem. Płaty nie dzielone wykonane z balsy, sosny i sklejki (wzmocnienia w części centralnej). Pokrycie skrzydeł stanowi papier japoński. Statecznik wysokości o silnej konstrukcji zaopatrzony jest w płaski 5% profil. Pływaki ogonowe mają pojemność łączną 180 cm³ i są graniastosłupami o trójkątnych podstawach ustawionych poziomo pod statecznikiem w odległości 40 mm na drutach średnicy 0,8 mm.

Pływaki pozostawia konstruktor do opracowania ewentualnym budowniczym. Dla ułatwienia wykonania pływaków podaję zestawienie, wg którego obliczamy wypór całkowity dla modelu.

Silnik 0,8 cm³, ciężar modelu 240 G, wypór 360 cm³. Silnik 1,2 cm³, ciężar 360 G, wypór 540 cm³. Silnik 1,5 cm³, ciężar 490 G, wypór 730 cm³. Silnik 2,5 cm³, ciężar 760 G, wypór 1 150 cm³.

Oczywiście podałem tutaj sumę wyporu (pojemności) trzech pływaków. Sposób rozmieszczenia pływaków — do uznania.

JERZY KACZOREK



W SKRÓCIE

Niedawno pod Krasnojarskiem w ZSRR odbyły się tradycyjne zawody modeli rakiet, rozgrywane o puchar im. J. Gagarina. W zawodach uczestniczyło ponad 80 zawodników. Po trzech lotach regulaminowych pierwsze miejsce zajął zespół szkoły nr 87 kierowany przez W. Bolszakowa. Modelarze z pałacu pionierów im. Komarowa demonstrowali między innymi modele redukcyjno-latające pojazdów rakietowych „Sojuz", „Woschod" i „Wostok". Jednym z ciekawszych modeli był „Sojuz-5", wykonany przez Jaszę Karapuzikowa, ucznia pierwszej klasy.

✶

W dniach 22—25 marca w Rumunii odbyły się międzynarodowe zawody mikromodeli. Zawody zorganizowano w kopalni soli. Wysokość pomieszczenia 65 m. Temperatura 9 stopni C. A oto wyniki tej ciekawej imprezy:

1.	KALINA (CSRS)	— 37'08" — 39'18" — 76'26"
2.	CHLUBNY (CSRS)	— 32'00" — 31'03" — 63'03"
3.	REE (Węgry)	— 29'50" — 28'26" — 58'16"
4.	EGR (Węgry)	— 28'16" — 28'59" — 57'15"
5.	KMOCH (Jugosławia)	— 27'18" — 26'44" — 54'02"
6.	CERNY (CSRS)	— 24'04" — 28'20" — 52'24"

W zawodach brało udział 18 zawodników.

J.K.

Miesięcznik brytyjski „Aeromodeller" zapowiada wkrótce publikację planów polskiego szybowca „Foka". Podkreślić wypada, że nasz szybowiec należy do najpopularniejszych statków powietrznych budowanych przez modelarzy na całym świecie. Niedawno oglądaliśmy model szybowca, kopię „Foki", sporządzony przez Japończyka.

✶

Amerykańskie stowarzyszenie modelarzy lotniczych ogłosiło nowe przepisy, w których m. in. zabrania się stosowania tłumików-dyfuzorów do modeli latających, z wyjątkiem startów na zawodach międzynarodowych organizowanych przez FAI. Niewątpliwie decyzja słuszna, bowiem model latający bezszelestnie i z dużą prędkością może zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

✶

W Chavenay (Francja) odbyły się w lutym roku bieżącego międzynarodowe zawody modeli gumówek małych form Coupe d'Hiver. Zwycięzcą został Francuz Christian Cheminots, uzyskując następujące czasy lotów: 120 — 117 — 120 sekund. W zawodach uczestniczyło 123 zawodników.

✶

W końcu maja aeroklub w Magdeburgu (NRD) wraz z klubem GST w Brankenburgu organizuje zawody modeli zdalnie kierowanych. Zgodnie z regulaminem zawodów, uczestników obowiązuje wpłata wysokości 5 marek tzw. opłaty startowej. Zawody rozgrywane są o puchar przechodni zakładów w Blankenburgu.

Poniżej publikujemy fragment wspomnień z okresu II Wojny Światowej kpt. pil. rez. Zdzisława Jasińskiego. Wybraliśmy te wspomnienia, które są mało lub całkowicie nieznane czytelnikowi polskiemu.

Autor wspomnień zaczął latać na samolotach w 1925 roku w Poznaniu. Od 1927 do 1935 roku był instruktorem-pilotem Szkoły Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie, a od 1935 do 1938 roku w Bydgoszczy. W latach 1938 — 1939 pełnił funkcję zastępcy dowódcy eskadry treningowej 5 Pułku Lotniczego w Lidzie. W kampanii wrześniowej uczestniczył do 18 września 1939 roku. Do Francji przybył poprzez Łotwę, Szwecję i Norwegię. Po kapitulacji Francji przedostał się do Afryki, skąd udał się do Wielkiej Brytanii, aby dalej walczyć przeciwko Niemcom hitlerowskim. We wrześniu 1940 roku przydzielony został do angielskiej jednostki lotniczej na wyspie Man. Do lipca 1942 roku pracował jako instruktor pilot. W lipcu 1942 przeniesiono go jako pilota rozprowadzającego do Transport Command w Afryce. Latem 1943 roku skierowany do Anglii, skąd we wrześniu 1945 roku odleciał czterosilnikowym wodnosamolotem „Sunderland" do Indii, skąd przeprowadzane były samoloty do Japonii.

Dnia 8 czerwca 1948 roku Zdzisław Jasiński powrócił do kraju.

Zdzisław Jasiński zakończył wojnę w stopniu kapitana pilota. Ogółem wylatał około 5000 godzin na 32 typach samolotów. Ma wiele odznaczeń polskich i obcych.

(RED.)



OD TAKORADI DO KAIRU

ZDZISŁAW JASIŃSKI

Po dwudziestu trzech godzinach lotu lądowaliśmy w Takoradi. Już następnego dnia wezwano nas na lotnisko w celu omówienia całokształtu naszego zadania — lotu do Kairu. Spotkaliśmy tu naszych rodaków. Wtajemniczyli oni nas w dobre i złe strony lotów.

Samoloty nasze („Spitfire") przywożono okrętami do portu w Takoradi, gdzie po zmontowaniu odprowadzane były drogą powietrzną do Kairu przez ferry pilots, czyli pilotów rozprowadzających.

Takoradi ma klimat wybitnie równikowy. Upał, połączony z parowaniem Atlantyku, stwarza powietrze trudne do oddychania. Szczególnie noce wydawały się potwornie długie. Trwają one 12 godzin przez cały rok. Po dziennej spiekocie i zmęczeniu zdawało się, że z chwilą nadejścia zmroku ożywi się człowiek i odetchnie. Było to złudzenie. Parowanie słonej wody i zawiesiny słonej pary w powietrzu powodowały równie ciężką spiekotę jak za dnia. Noce były bezsenne nie tylko z powodu gorąca, ale i dlatego, że co kilka minut przewracaliśmy się na mokrych od potu prześcieradłach, szukając choćby odrobiny suchego miejsca. Dusiła nas i siatka przeciwmoskitowa, nie przepuszczając dostatecznej ilości powietrza. Sam jej widok drażnił i przerażał. Ale była konieczna ze względu na malarię. Najmniejsze skaleczenie powodowało długie leczenie rany, bowiem wydzielany pot przeszkadzał gojeniu.

W tych warunkach nic dziwnego, że powitaliśmy — jak prawdziwy dzień wyzwolenia — rozkaz odlotu do Kairu na przydzielonych nam samolotach. Gotowe maszyny ustawione były w konwoje. Leader (prowadzący) konwoju leciał dwusilnikowym samolotem, na pokładzie którego znajdował się nawigator i radiooperator.

Przed każdym dłuższym lotem personel latający miał obowiązek oddania krwi do analizy lekarskiej, dla ewentualnego stwierdzenia obecności bakterii malarycznych.

Mojemu koledze zdarzyło się, że przed samym odlotem został skierowany do szpitala, gdyż mimo jego dobrego samopoczucia analiza wykazała obecność bakterii.

Natomiast jeden z pilotów, któremu radziłem, aby nie kontynuował lotu, bowiem przez trzy dni uskarżał się na bóle głowy, przeleciał około 6 000 km i dopiero po lądowaniu w Luxor (dwie godziny lotu od Kairu) zemdlał, ciężko chory na malarię.

Miały miejsce także wypadki nieuzasadnionych kraks śmiertelnych, które później tłumaczono atakami malarii lub porażenia słonecznego. Co do ostatniego, to nie zdarzały się one chyba często, gdyż każdy z nas miał na głowie kask chroniący tył głowy i szyję przed działaniem promieni słonecznych, a szklany wierzch kabiny pomalowany był białą farbą. Przypuszczać raczej trzeba, że nie porażenie, ale ataki malarii powodowały wypadki — z doświadczenia bowiem wiedzieliśmy, że nie zawsze analiza krwi wykazywała obecność malarii.

Start z Takoradi następował zazwyczaj rano, około godziny 10.00. Lecieliśmy wzdłuż wybrzeża Atlantyku zwanego Złotym Wybrzeżem (nazwa pochodzi od istniejących tam kopalń złota — dyrektorem jednej z nich był Polak), nad stolicą Akra i 40 km pasem, terytorium Afryki francuskiej. To terytorium podlegało wówczas rządowi Vichy. Każdy więc z naszych samolotów posiadał małą bombę zapalającą. W przypadku przymusowego lądowania należało spalić samolot, aby nie dostał się w ręce wroga. Przepisowo lot nad tym terytorium był zabroniony, ale dla nas Polaków wielką to było przyjemnością zniżać się do wysokości 50 metrów i przerażać francuskich przyjaciół Adolfa, którzy wyobrażali sobie, że następuje inwazja brytyjska z powietrza.

Lotnisko w Akra składało się z dwóch pasów, jednego hangaru i baraku. W kilka miesięcy później nie mogłem poznać tego miejsca: wyrosło tu miasto z dziesiątkami ulic, barakami, kasynami itp. Stało się to po przybyciu Amerykanów, którzy utworzyli tu bazę lotniczą.

W Anglii, a szczególnie w Afryce, spotykaliśmy się z Amerykanami polskiego pochodzenia. Na każdym kroku podkreślali oni swoją polskość, mimo że byli urodzeni w Stanach Zjednoczonych. Swoją, często łamaną, polszczyzną dawali wyraz przynależenia do starego kraju.

Tam też kilka razy po wylądowaniu miałem możność doznać niekłamanej gościnności i szczerości. Niektóre kompanie wojska miały duży procent żołnierzy pochodzenia polskiego.

Oto jeden z licznych dowodów szczerości, który miał przebieg następujący:

Wylądowaliśmy późno po zachodzie słońca w Akra, jako pasażerowie linii amerykańskiej. Do obozu przewieziono nas natychmiast i udałem się na obiad. Ku mojemu zdziwieniu znalazłem się między setkami baraków i dziesiątkami ulic. Przecież lądowałem tu kilka miesięcy przedtem i oprócz hangaru z jednym barakiem nie widziałem nic podobnego.

Wstąpiłem do jednego z baraków, który okazał się kasynem nr 1. Przywitał mnie młodzieniec ubrany w czysty, biały fartuch.

— A wy Polok?

— Tak — odpowiedziałem.

— Nazywam się Majewski, mój stryj Majewski pochodzi z Warszawy, nie znacie takiego?

— Znam — odpowiedziałem — Stanisława Majewskiego, który miał fabrykę ołówków w Pruszkowie.

— Nie, to nie on.

— Panie Majewski — zmieniłem temat — przyszedłem na obiad, jestem głodny, czy można u was coś zjeść?

Majewski podskoczył do olbrzymiej lodówki, wyciągnął duży kawał wołowiny i chciał odciąć jedną porcję. Przerwałem mu mówiąc, że jeszcze ośmiu Anglików, którzy ze mną przylecieli, ma niedługo nadejść. Majewski oburzył się srodze i oświadczył:

— Dla nich tu nic nie ma, mają kasyno nr 9.

Przerwał nam miłą pogawędkę jego przełożony — sierżant i spytał w jakim języku jest prowadzona nasza rozmowa. Odpowiedziałem, że w polskim.

— To ja go tyle lat znam i nie wiedziałem, że on Polak — zdziwił się mój rozmówca.

Spytałem z kolei jak nazywa Majewskiego.

— Madżeski.

— Czy to jest polskie, czy angielskie nazwisko? — przerwałem.

— Nigdy nie myślałem o tym — odpowiedział.

Sierżant zwrócił się do Majewskiego, aby odprowadził mnie do kasyna nr 9, gdzie na nas wszystkich czekał obiad.

Majewski po drodze wstąpił do swojego baraku i przyniósł kilka kilogramów pomarańcz. Chciałem mu zapłacić, lecz oburzony odpowiedział, że od Polaków nie bierze pieniędzy.

Obładowany pomarańczami odlatywałem nazajutrz do Takoradi. Czekając na samochód, rozglądałem się na wszystkie strony, podziwiając rozmach urządzonego w tak krótkim czasie obozu.

Nagle przerwał moją zadumę osobnik w mundurze amerykańskim i kiepską polszczyzną zaczął rozmowę o Polsce. Opowiadałem jak mogłem.

Rdzenni Amerykanie też bardzo często podkreślali swój życzliwy stosunek do Polski, pamiętali Pułaskiego i Kościuszkę. Chcieli chociaż w części odwdzięczyć się za ich zasługi



Przy samolocie typu Morane w 1927 roku w Dęblinie. Od lewej stoją piloci: Piotrowski, Jasiński (autor wspomnień) i Jurek.



Od lewej: kpt. pil. Stanisław Pietrasiewicz i por. pil. Zdzisław Jasiński na wyspie Man (Anglia, 1941 rok). Kpt. pil. Pietrasiewicz zginął jako pilot transportowy w Nigerii w 1942 roku.

położone dla wyzwolenia Stanów Zjednoczonych.

Zarówno Takoradi jak i Lagos, to miasta wybitnie murzyńskie. Pierwszy etap — Kano, stolica Nigerii. Przelecieliśmy wtedy część Afryki najbogatszą we florę i faunę. Była to typowa dżungla, ciągnąca się brzegiem Atlantyku i brzegiem Nigru, a sięgająca mniej więcej 300 km w głąb lądu. Niger w tym miejscu jest dość szeroki i tworzy deltę. W rozmowie z tubylcami dowiedziałem się o bogactwie ryb i krokodyli.

Dalszy etap lotu — Fort Lamy.

Tu mapy kończą swoją ważność — nie było na nich nic — zgadzały się całkowicie z terenem. Patrząc na te piaski, przychodziło mi na myśl ewentualne przymusowe lądowanie na tych terenach. Wyobrażałem sobie pomoc nadchodzącą z odległości do 100 km i czas potrzebny na przebycie tej drogi na wielbłądach lub osłach. Przebywały ją tygodniami zwierzęta objuczone bańkami z benzyną. Opowiadali mi Murzyni, że kropla benzyny kosztuje w tych warunkach co najmniej kilka kropli potu, a czasami krwi ludzkiej.

W naszych samolotach myśliwskich mieliśmy w kabinie butle z trzema galonami (1 galon wynosi 4,55 l) wody, zapas więc wystarczyłby na jakiś czas. Oprócz tego mieliśmy tzw. żelazne porcje — małe pudełko z żywnością — której witaminy pozwalały na przetrzymanie kryzysu do czterech dni. Bardzo często zabierałem do kadłuba niedojrzałe ananasy, dochodzące do trzech kilogramów wagi. Była to swojego rodzaju asekuracja na wypadek przymusowego lądowania, zawierały bowiem dużo cennego płynu i pożywienia.

Jednakże silniki Rolls-Royce nie zawodziły, nie stawały się przyczyną przymusowych lądowań. Pracowały doskonale i świetnie zdały egzamin. Chłodzone tym samym płynem (glicol), który stosowany był w Anglii — tu w tym gorącym klimacie — przysparzały nam niemało strachu swoją wysoką temperaturą przed startem. Lecz praktyka wykazała, że był to strach nieuzasadniony.

Same silniki jednakże nie wystarczały. Wielkie niebezpieczeństwa kryły dla nas wiatry afrykańskie, tzw. harmatan w środkowej i hamsin we wschodniej Afryce. Od nich broniły nas tylko komunikaty meteorologiczne nadawane drogą radiową, a radio w naszych przelotach nad pustyniami przeważnie przestawało działać.



Piloci z Transport Command w czasie przerwy przeznaczonej na nocny odpoczynek w Lagos (Zachodnia Afryka, Nigeria) na trasie przelotu z Takoradi do Kairu.

Nasze perypetie podczas harmatanu były spowodowane brakiem łączności radiowej. Miałem przedsmak tego podczas jednego z lotów. Wpadliśmy w rejon harmatanu nie przewidzianego komunikatem meteorologicznym. Były momenty, że traciłem z oczu swojego sąsiada. Olbrzymia kula słoneczna wysyłała swoje promienie przez gęsty piasek i mimo nakładania okularów przeciwsłonecznych, nie było nic widać na zewnątrz.

Leader z całym konwojem zawrócił z drogi i wylądowaliśmy w Kano po 40 minutach szalonego napięcia nerwowego. Fort Lamy leży niedaleko jeziora Czad, którego brzegów nigdy nie mogłem określić; kontury jego nie zgadzały się z żadną mapą — uzależnione były od pory deszczowej. Można było widzieć z samolotu jedynie ciemniejszą część lądu.

Pasy do lądowania (runways) były wówczas wykonane z cegły, która nie zastępowała asfaltu, powszechnie używanego w Imperium Brytyjskim. Przy nasilonym ruchu powstawały pęknięcia i dziury.

Obfitość ptactwa różnego rodzaju przeszkadzała w lotach. Stada ptaków latały na różnych wysokościach. Sępy spotykaliśmy do 3 000 m. Był to ptak chroniony przez prawo, bowiem na tych szerokościach geograficznych oczyszczał teren z padliny.

Następny etap lotu — El Geneina — oddalony był o 900 km od Fortu Lamy.

Krajobraz bez urozmaicenia: pustynia, żółty piasek, od czasu do czasu ślady po karawanach i nieznaczne „wadi" — koryta wyschniętych rzek. Dziwiłem się czasem, że w tak suchym kraju może wegetować jakaś roślinność.

Kolejne lądowanie — Chartum, stolica Sudanu.

Większą część wolnego czasu spędzaliśmy w kasynie RAF, gdyż miasto przy tropikalnym upale nie kusiło nikogo. W kasynie, dość dobrze urządzonym, zaczęliśmy się buntować przeciw „King's regulations" (przepisy królewskie). Podawano nam bowiem gorącą zupę na rozpalonych talerzach. Przepis ten obowiązywał słusznie w Anglii, ale w Chartumie przy temperaturze od 45 stopni wzwyż i przy wietrze wiejącym z Sahary, przy którym nie można było złapać tchu, zdawało się to istną torturą. Przepisom królewskim musiało się jednak stać zadość.

Luxor — ostatnie lądowanie przed Kairem, położone jest w miejscu, gdzie leżała najdawniejsza stolica starożytnego Egiptu — Teby.

Wielką ulgą dla nas w Kairze było to, że mieszkaliśmy nie w hotelu, ale na statku nilowym. Był to statek, należący do towarzystwa Cook. Przed wojną woził wycieczki, dopływając do katarakty. Temperatura wobec chłodzącego opływu wody nilowej była znośna. Statek zaopatrzony był we wszystkie nowoczesne wygody i odznaczał się czystością. W Kairze doczekaliśmy się przepędzenia Rommla z północnej Afryki. Mieliśmy odtąd więcej czasu na rozrywki i znajomości.

W trzy dni po ucieczce Niemców pobojowisko pustynne, zapełnione szczątkami czołgów, samochodów i samolotów oraz ogromnymi masami porzuconej broni i amunicji, zmieniło się w plac targowy.

Najwięcej kupczyli żołnierze południowoafrykańscy.

Nasze polskie bractwo lotnicze szukało przede wszystkim okazji do psot i kawałów.

Kolega Władek Ślusarczyk nabił prochem znalezioną łuskę od małego kalibru działka, wsadził lont, zapalił i wrzucił do Nilu z pokładu statku, na którym mieszkaliśmy. Zainteresował się tym nasz dowódca (podpułkownik Anglik). Wychylił się ciekawie z pokładu. W tym momencie nastąpiła eksplozja, zalewając brudną wodą nilową twarz i mundur dżentelmena.

Wkrótce też trzeba było żegnać Kair. Wracaliśmy ponownie całą grupą samolotem pasażerskim do Takoradi, aby zorganizowani w konwoje znowu polecieć ponad pustynną Afryką, której gorący oddech odczuwaliśmy często z wysokości naszego lotu. Naszym celem ponownie miał być Kair.

Otrzymałem nowiutkiego „Spitfire'a". Miałem nim pokonać odległość blisko 6 tysięcy kilometrów, oczywiście z międzylądowaniami. Śmiały mi się oczy do tej maszyny. Znałem ją dobrze, jej zalety i przyjemność pilotowania.

I oto pewnego popołudnia zauważyłem maleńką chmurkę na horyzoncie. Natychmiast też stwierdziłem, że będzie deszcz. Wyśmiano mnie mówiąc, iż na moje zawołanie nie pokaże się deszcz, który tutaj był przed kilku miesiącami. Okazało się, że miałem rację. Około godziny dwudziestej spadła tropikalna ulewa, która trwała do czwartej rano.

Startowaliśmy o godzinie siódmej, lecz nie było już śladu po deszczu. Tylko na dnie „wadi" można było dostrzec resztki wsiąkającej wody. Spragniona ziemia szybko wchłonęła obfite strumienie tropikalnego deszczu. „Wadi" rzadko zaznaczane były na mapach, dlatego też nanosiliśmy je na prośbę naszych władz.

Znowu lecę nad kataraktami Nilu, które urozmaicają nam drogę powietrzną do Kairu. Patrzę z kabiny samolotu myśliwskiego na żółty piasek pustynny i nie słyszę nic więcej oprócz miarowej pracy silnika mojego „Spitfire'a". Upajam się pięknem fal Nilu, rozpryskujących się w słonecznym blasku, w wyniku których tworzą się nad kaskadą skłębione, srebrzyste chmurki. Z powietrza wygląda to bajecznie.

Mój konwój powietrzny zbliża się ponownie do Kairu — naszego macierzystego portu lotniczego. Po krótkim wypoczynku ponownie znajdę się w Takoradi, aby już nie wiem po raz który polecieć nowym samolotem myśliwskim nad Afrykę, z którą się zaprzyjaźniłem i którą do dnia dzisiejszego mile wspominam.

FOKKER F-VIIB/3M ● OZNACZENIA

Trójsilnikowe Fokkery F-VII B/3M wprowadzone do polskiej komunikacji lotniczej w 1930 r. otrzymały znaki rejestracyjne od SP-ABA do SP-ABK i odpowiednio imiona: Anka, Basia, Celina, Danusia, Flora, Grażyna, Hela, Iza, Krysia. SP-ABC był w 1930 r sprzedany belgijskim liniom lotniczym SABENA, a wytwórnia Plage i Laśkiewicz zbudowała na jego miejsce nowy samolot, który otrzymał te same znaki i imię.

Odkupione od wojska w 1934 r. 3 Fokkery przerobione na F-VIIB/3M „Wasp" otrzymały znaki SP-AMH, I, K, zaś LOT-owskie Fokkery przy zamianie silników z Wright na „Wasp" dostały w 1935 r. nowe znaki rejestracyjne SP-AOC, -E, -F, -G -T.

Malowanie Fokkerów trójsilnikowych nie różniło się od malowania Fokkerów jednosilnikowych. Początkowo na usterzeniu malowane były litery SP, później znak LOT-u, a w dole kadłuba poniżej okien: Polskie Linje Lotnicze LOT.

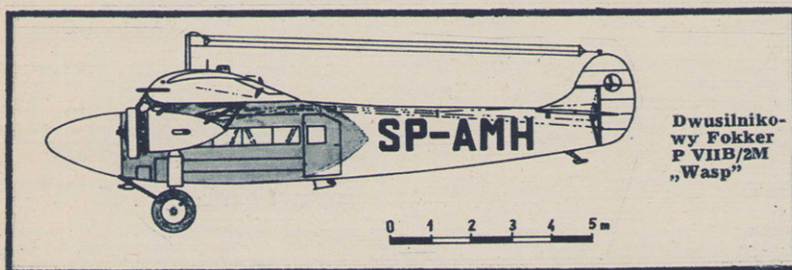
FVIIB/3M miał bardzo prawidłowe własności pilotażowe. Układ trójsilnikowy zapewniał mu duże bezpieczeństwo lotu. Samolot mógł startować i wykonywać lot na dowolnych dwóch silnikach. Własności eksploatacyjne samolotu były bardzo dobre. Sklejka, którą były pokryte skrzydła, miała trochę niższą jakość niż na Fokkerach produkcji holenderskiej. Silniki Wright „Whirlwind" były najlepszymi silnikami używanymi w latach międzywojennych przez LOT i jednymi z najlepszych w świecie w owym czasie. Remonty silników odbywały się co 350—500 h. W służbie PLL LOT trójsilnikowe Fokkery wylatały średnio po 2 000 — 2 400 h (po 250—450 h rocznie). Miały 5 poważnych uszkodzeń: 2 — na lotniskach z powodu wysokiego śniegu, 1 z powodu mgły w górach, 1 przy starcie z terenu przygodnego i 1 z powodu złego dopływu paliwa, 3 z tych wypadków: w 1935 r., 1937 r i w 1938 r zakończyły się kasacją samolotów. Na Fokkerach trójsilnikowych nikt z pasażerów LOT-u nie stracił życia. Samoloty FVIIB/3M z silnikami Wright były używane na krajowych i zagranicznych liniach LOT-u do 31. III. 1936 r. a następnie sprzedane wojsku. Fokkery z silnikami „Wasp" były używane na trasach krajowych i zagranicznych do końca kwietnia 1938 r. Dwa z nich zostały odsprzedane polskiemu lotnictwu wojskowemu w 1938 r.

W 1938 i 1939 r LOT posiadał 3 Fokkery trójsilnikowe (z „Waspami"), z których jeden służył jako transportowy, 1 do aerofotogrametrii i 1 do lotów taksówkowych, pomocniczych (na liniach), służbowych, propagandowych i szkolnych oraz Fokker dwusilnikowy — służący do aerofotogrametrii i lotów szkolnych. Wszystkie trzy Fokkery trójsilnikowe przeleciały we wrześniu 1939 r. do Bukaresztu, gdzie zostały internowane przez władze rumuńskie. Prawdopodobnie aerofotogrametryczny Fokker był wykorzystywany przez Rumunów. Kończący się żywot techniczny tych samolotów zapewne spowodował ich kasację w pierwszych latach wojny.

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS



Fokker F-VIIB/3M z silnikami Wright, po wymianie śmigieł na metalowe i ze zmienionymi przodami osłon silników.



Dwusilnikowy Fokker F VIIB/2M „Wasp"

FOKKERY F-VII B/3M W POLSCE

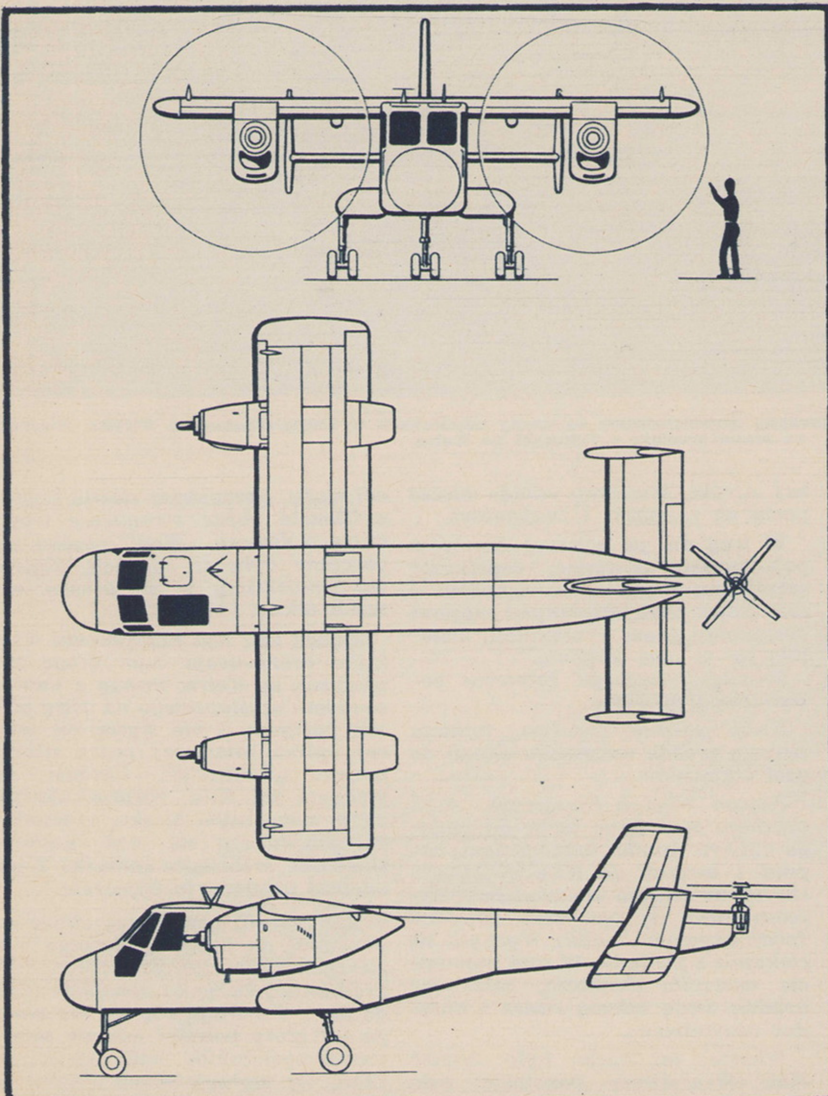
LP	NR FABR.	ZNAKI REJESTR.	IMIĘ	ZNAKI REJESTR.[3]	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939
1	5057	P-PAAA	—	—												
2	1	SP-ABA	ANKA	—			6									
3	2	SP-ABB	BASIA	—												
4	3	SP-ABC[1]	CELINA	—			1									
5	11	SP-ABC[2]	CELINA	SP-AOG								4				
6	4	SP-ABD	DANUSIA	—												
7	5	SP-ABE	EWA	—								7				
8	6	SP-ABF	FLORA	SP-AOE								4				
9	7	SP-ABG	GRAŻYNA	—												
10	8	SP-ABH	HELA	SP-AOF								4				
11	9	SP-ABI	IZA	SP-AOC								4			8	
12	10	SP-ABK	KRYSIA	SP-AOT								4				
13	70-...	—	—	SP-AMI							4					
14	70-...	—	—	SP-AMH							4			5,6		
15	70-2	—	—	SP-AMK								4			6	

(LATA UŻYTKOWANIA: 1928–1939)

UWAGI:
1) SPRZEDANY DO BELGII DLA SABENY
2) ZAKUPIONY NA MIEJSCE SPRZEDANEGO
3) PO PRZERÓBCE NA SILNIKI WASP
4) PRZERÓBKA NA SILNIKI WASP
5) PRZERÓBKA NA DWUSILNIKOWY F-VIIB/2M-WASP
6) PRZERÓBKA NA AEROFOTO
7) PRZERÓBKA NA SZKOLNY-DO LOTÓW BEZ WIDOCZNOŚCI
8) PRZERÓBKA NA TRANSPORTOWY

OBJAŚNIENIA: ▬ - WPROWADZENIE NA LINIE, ⊏| - PRZERÓBKA, ▮ - SKASOWANY PO USZKODZENIU, ● - SPRZEDANY WOJSKU

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



PRZEMIENNOPŁAT CANADAIR CL-84 ● KANADA

Od 1963 r. zakłady Canadair zajmują się ciekawym przemiennopłatem, który może być używany jako transportowy samolot pionowego lub (z większym ładunkiem) skróconego startu i lądowania. Od chwili oblatania (7. V. 1965 r) wykonano dużą liczbę prób, w tym loty w zawisie oraz przejścia od zawisu do lotu normalnego i odwrotnie. Samolot wykazał dobre własności lotne.

Cl-84 w locie normalnym nie różni się prawie niczym od zwykłego samolotu. Do uzyskania lotu w miejscu (zawisu) płat z 2 silnikami obraca się dookoła swej osi podłużnej o kąt 90°. W tej pozycji całkowitą siłę nośną wytwarzają śmigła główne (wirniki) oraz umieszczone w ogonie samolotu przeciwbieżne śmigło o pionowej osi, napędzane wałem od głównych silników. Do startu skróconego płat wychyla się tylko częściowo, a jednocześnie wychyla się usterzenie poziome wraz z końcowymi płytami), zapewniając stateczność własną i sterowność samolotu.

Konstrukcja klasyczna, z pokryciem pracującym z frezowanych płyt duralowych i blachy. Przestawianie płata oraz sterowanie-hydrauliczne, ale w razie potrzeby można sterować ręcznie. Załoga ma fotele wyrzucane. W kadłubie jest miejsce dla 16 pasażerów.

Podwozie trójkołowe: w pierwszym prototypie stałe, potem wciągane. Dwa silniki turbinowe Lycoming T-53 o mocy 1400 KM każdy. Silniki są sprzężone wałem i wyposażone w sprzęgła przeciążeniowe. Śmigła 4-łopatowe o średnicy 4,27 m wykonane z laminatu szklanego. (JŚ).

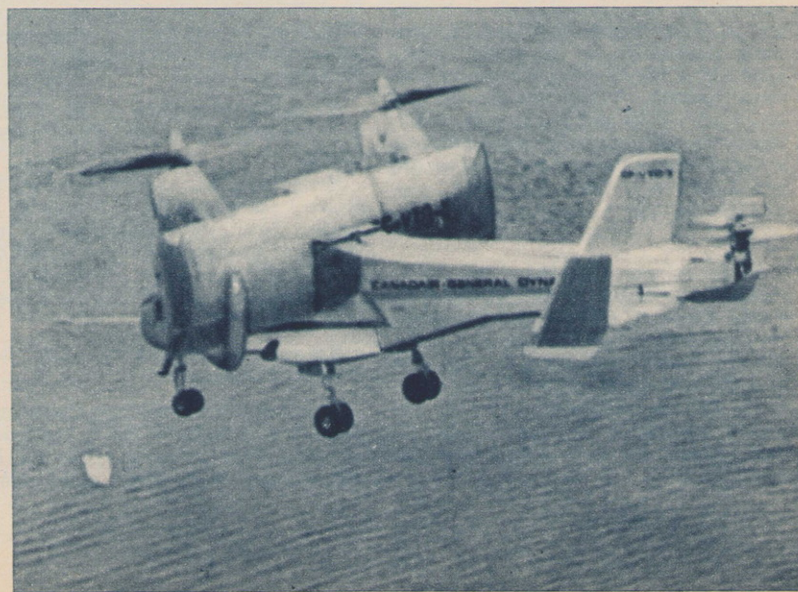
DANE TECHNICZNE

(dane w nawiasach — wersja skróconego startu)

Wymiary: Rozpiętość płata — 10,16 m, długość — 14,41 m, wysokość — 4,34 m, pow. nośna — 21,67 m².

Ciężary: Ciężar własny — 3400 kG, ciężar całkowity — 5535 (6680) kG.

Osiągi: Prędkość max. — 532 km/h, prędkość przelotowa — 508 (502) km/h, wznoszenie (H=0 m) — 22,5 (17,5) m/s. rozbieg — 0 (43) m, dobieg — 0 (46) m, zasięg — 563 (530) km.



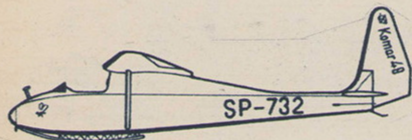
KONSTRUKCJE 25-LECIA PRL

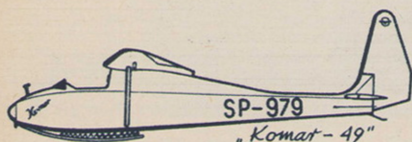




19. **„Żak-4" (1948)**

Ostatnia wersja rozwojowa samolotu „Żak". Wyposażony w silnik Walter „Minor-4 III" (105 KM), „Żak-4" przeznaczony był do holowania szybowców. Słabe osiągi w lotach holujących, spowodowane użyciem silnika o dużej liczbie obrotów (mała średnica śmigła), spowodowały zmianę zastosowania. Jako samolot szkolny i turystyczny „Żak-4" odznaczał się lepszymi własnościami lotnymi od pozostałych „Żaków". Prototyp oblatano w październiku 1948 r. Początkowo samolot miał odkrytą kabinę, potem wyposażono go w osłonę jak w „Żaku-3". Rozpiętość – 11,8 m, długość – 7,80 m. Ciężar całkowity – 703 KG. Prędkość max. – 157 km/h. Pułap – 4 500 m. Zasięg – 540 km.





20. **„Komar" (1948-49)**

Treningowy szybowiec jednomiejscowy przeznaczony dla słabych warunków termicznych i zboczowych, przedwojennej konstrukcji inż. A. Kocjana. Po wyzwoleniu zrekonstruowany w SZD pod nazwą „Komar-48". Oblatanie pierwszego szybowca tego typu odbyło się w styczniu 1949 r. Wykonano 5 „Komarów-48", a następnie 18 sztuk poprawionej wersji „Komar-49". „Komary-48 i 49" miały sztywniejszą konstrukcję niż ich przedwojenny „przodek"; zmieniono również usterzenie płytowe na klasyczne (statecznik-ster), a w „Komarze-49" dodano hamulce aerodynamiczne. Na „Komarze-48" S. Wielgus ustanowił polski rekord długotrwałości lotu 35 h 14 min.

Rozpiętość – 15,8 m, długość – 6,75 m. Ciężar całkowity 225 kG. Doskonałość – 19, opadanie min. – 0,8 m/s.

KSIĄŻKI O SZYBOWNICTWIE

Wszystkim miłośnikom lotnictwa, kandydatom na pilotów i pilotom szybowcowym polecamy szkoleniową literaturę lotniczą. Wymienione niżej książki i broszury można nabyć w księgarniach „Domu Książki", a w przypadku trudności zamówić bezpośrednio w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności.

Wypełnić — Wyciąć — Wysłać

Ilość egz.	Autor i tytuł	Cena zł
.....	Konstrukcje Lotnicze Polski Ludowej	50.—
.....	Kostka W., Tracz W., Trzpil K. Wyposażenie szybowców	10.—
.....	Łanecka-Makaruk W., Łucjanek W.: Mechanika lotu. Szkolenie szybowcowe	7.—
.....	Łanecka-Makaruk W.: Wyczynowe szkolenie szybowcowe. Mechanika lotu	10.—
.....	Majewska P. Pazio A.: Nawigacja	10.—
.....	Pazio A., Winczo J.: Zasady pilotażu	18.—
.....	Podręcznik pilota szybowcowego	50.—
.....	Rejniak T.: Historia lotnictwa	6.—
.....	Schmidt M.: Meteorologia lotnicza	10.—
.....	Skarbiński A., Stafiej W.: Projektowanie i konstruowanie szybowców	45.—
.....	Zieleziński J.: Eksploatacja szybowców	10.—
.....	Zieleziński J.: Urządzenia startowe	7.—
.....	Zieleziński J.: Urządzenia startowe szybowców i ich obsługa	30.—

Zamawiam wyżej wymienione ilości książek i proszę o przesłanie ich za zaliczeniem pocztowym pod wskazanym adresem:

Nadawca:

Nazwisko i imię

poczta — powiat

Miejscowość, ulica, nr domu

województwo

Przesyłkę zobowiązuję się wykupić natychmiast po jej nadejściu.

data podpis

Druk

Znaczek pocztowy 20 gr

WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI

Warszawa 12
Kazimierzowska 52

ZBIERAMY ZNACZKI

ANTYLE HOLENDERSKIE. Wprowadzono tu do obiegu serię składającą się z 3 znaczków pod nazwą „Antylskie linie lotnicze". Znaczki o nominałach 10, 20 i 25 c przedstawiają różne typy samolotów.

FRANCJA. Wydano tu znaczek z okazji 20-lecia francuskich ekspedycji polarnych. Znaczek, który reprodukujemy, o wartości nominalnej 40 c, przedstawia góry lodowe, samolot i ciągnik.

HONDURAS. W skład serii 10 znaczków poświęconej „100-leciu UIT" wchodzą znaczki zaliczane do tematyki kosmicznej — za 1, 10 i 20 c, 1 L — przedstawiające wystrzelenie rakiety i podobiznę J. F. Kennedy'ego oraz za 8 c — przedstawiający satelitę komunikacyjnego.

IRAN. W skład serii „Dzień propagandy ubezpieczeń" wchodzi znaczek o nominale 10 r. Przedstawia on mapę Iranu, samochód, samolot, statek i wagon kolejowy.

SUDAN. Ukazała się tu w obiegu seria złożona z czterech znaczków, poświęcona 20-leciu lotnictwa sudańskiego. Znaczki o wartościach nominalnych 15 m i 2 pt i 5.50 pt przedstawiają samoloty.

SZWAJCARIA. W skład ostatnio wydanej tu serii „50-lecia Związku Szwajcarskich Skautek" wchodzi znaczek o wartości nominalnej 2 fr., który przedstawia samoloty DH-3 i DC-8. Znaczek poświęcony jest też „50-leciu poczty lotniczej".



URUGWAJ. Wydano tu serię 7 znaczków poświęconą 150-leciu marynarki urugwajskiej. W skład serii wchodzi znaczek przeznaczony dla poczty lotniczej o wartości nominalnej 4 p, dotyczący lotnictwa morskiego.

WYSPY DZIEWICZE. Wydano tu serię, złożoną z 4 znaczków, ukazującą port lotniczy na wyspie Beef. Znaczki o nominałach 2, 10, 25 c pokazują samoloty, zaś znaczek za 1 d — herb.

ZSRR. Ukazał się tu w obiegu blok znaczkowy wydany na lakierowanym papierze, złożony z 3 znaczków o wartościach nominalnych po 16 kop. Znaczki przedstawiają satelity komunikacyjne.

BOGUSŁAW KUROWSKI



H. LAWATZECK — 1197 Berlin, Springbornstr. 21b, Niemiecka Republika Demokratyczna. Interesuje się lotnictwem, zbiera dane i sylwetki konstrukcji lotniczych. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski" (od 2 lat). Pragnie wymieniać czasopisma i książki o tematyce lotniczej oraz korespondować na interesujące go tematy z kolegami i koleżankami z Polski.

*

JERZY MATOGA — Myślenice, ul. Matejki 9a/18, woj. krakowskie. Ma lat 15 i jest uczniem ósmej klasy szkoły podstawowej. Interesuje się lotnictwem wojskowym, zbiera sylwetki i dane taktyczno-techniczne współczesnych samolotów wojskowych. Interesuje się także modelarstwem i sportem. Zbiera też znaczki pocztowe. Pragnie korespondować z kolegami i koleżankami o podobnych zainteresowaniach. Język obcy — rosyjski.

*

MARK KLIZ — Gdańsk 18, ul. Malczewskiego 37/3. Interesuje się lotnictwem, szczególnie modelarstwem lotniczym. Pragnie korespondować z rówieśnikami (13—15 lat) o podobnych zainteresowaniach.

*

WŁADYSŁAW TOMANIK — w. Krępa, pta Domaniewice, pow. Łowicz, woj. łódzkie. Ma lat 18. Interesuje się wojskiem polskim oraz uzbrojeniem, szczególnie rakietowym i lotnictwem wojskowym. Zbiera pocztówki z sylwetkami samolotów oraz w ogóle o tematyce wojskowej. Chciałby nawiązać korespondencję na interesujące go tematy.

*

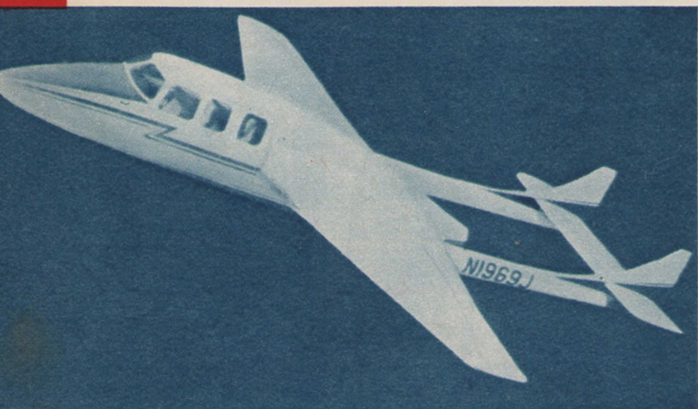
ZBIGNIEW KACZOR — Krzywaczka 15, pta Krzywaczka, pow. Myślenice, woj. krakowskie. Pragnie korespondować na tematy lotnicze z kolegami i koleżankami z kraju i Związku Radzieckiego. Język obcy — rosyjski.

*

ANDRZEJ FRYDRYCKI — Radom, ul. Kwiatkowskiego 59 m. 8. Ma lat 14, jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Interesuje się lotnictwem wojskowym, astronautyką i techniką rakietową. Pragnie korespondować na interesujące go tematy z kolażankami i kolegami z kraju i zagranicy oraz wymieniać z nimi zdjęcia i dane samolotów, a także rakiet. Język obcy — rosyjski.

SKRZYDLATA POLSKA

* RAKIETA PO ŚWIECIE *



NOWY „WAMPIR"

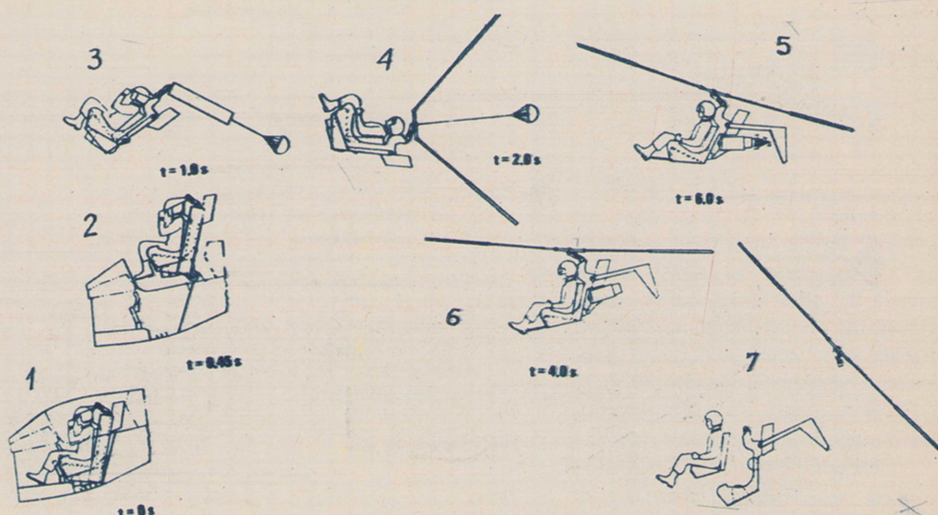
W pierwszym okresie powojennym brytyjski myśliwiec odrzutowy DH „Vampire" należał do bardzo popularnych. Był to samolot 2-kadłubowy. „Vampire" zakończyły służbę w 1960 r. Obecnie zakłady „Jet-Craft" przekształcają dawny 2-miejscowy myśliwski samolot treningowy T-11 „Vampire" w 6-miejscowy samolot dyspozycyjny MJ-2. Zamówiono już 38 tak przebudowanych samolotów T-11. Przewiduje się przebudowę 200 maszyn. Podczas przeróbki wykorzystuje się większą część starego płatowca.

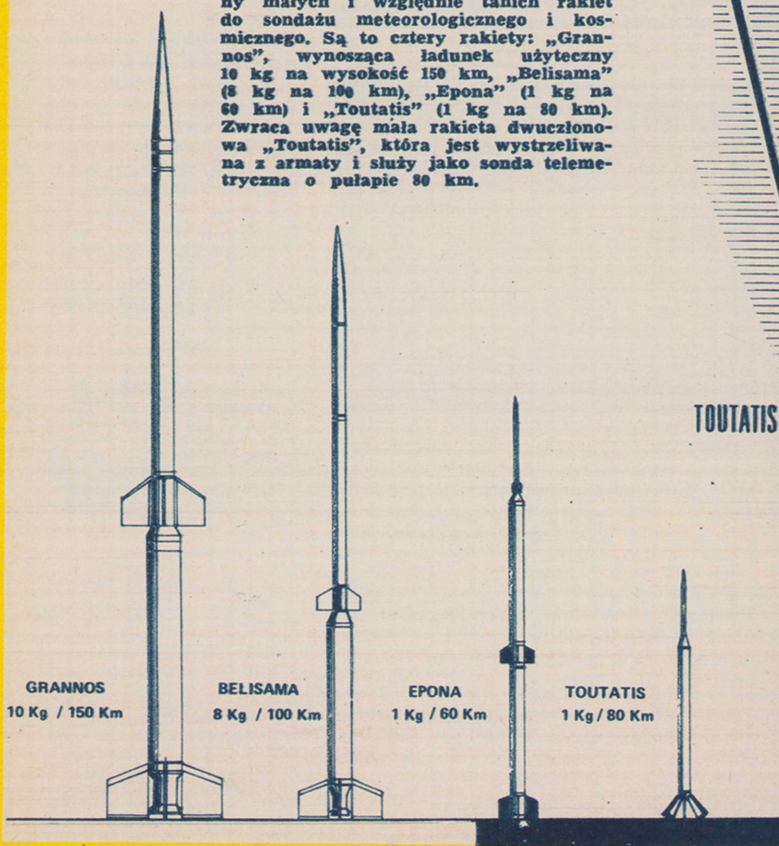
Samolot MJ-2 z jednym silnikiem turboodrzutowym „Viper-522" o ciągu 1 525 kG rozwija prędkość max. 850 km/h, ma zasięg rzędu 1 200 km (max. 4 500 km) i umożliwia loty na wysokości 8 000 m. Ciężar całkowity — 5 700 kG. Dla przypomnienia — samoloty wojskowe „Vampire" miały silnik „Goblin"

ZNÓW CZŁOWIEK -PTAK

Nowy projekt systemu ratowniczego dla lotników, SAVER. Po opuszczeniu kabiny fotel wraz z pilotem przekształca się w wiatrakowiec z silnikiem turboodrzutowym o ciągu 125 kG. Zasięg wiatrakowca — ponad 90 km, przy prędkości 185 km/h. Następnie pilot ląduje na autorotacji lub opuszcza pojazd i ląduje na spadochronie. Ciężar urządzenia — 155 kG, wymiary — 0,55x0,96x1,35 m. Łopaty wirnika rozsuwane teleskopowo. Minimalna wysokość, na jakiej trzeba opuścić samolot, aby móc skorzystać z opisanego urządzenia, wynosi ok. 300 m.

Oznaczenia: 1 — opuszczenie kabiny, 2 — wystrzelenie fotela, 3 — hamowanie, 4 — otworzenie wirnika, 5 — wiatrakowiec (lot z napędem), 6 — wiroszybowiec (lot ślizgowy), 7 — przygotowanie do lądowania na spadochronie.

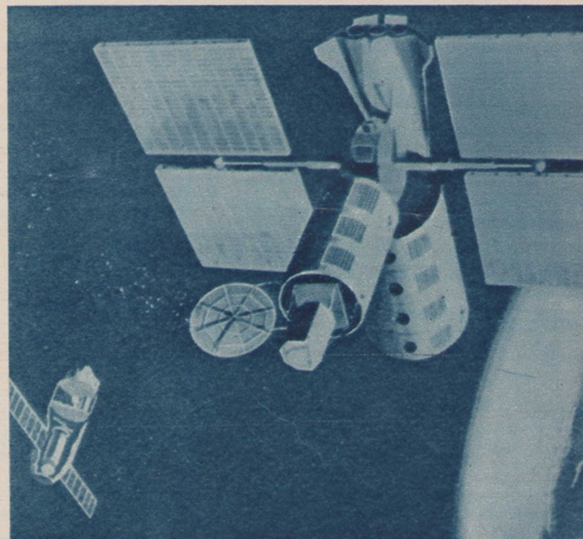




RAKIETY METEOROLOGICZNE

Francuskie zjednoczenie THHB rozpoczęło produkcję wielkoseryjną rodziny małych i względnie tanich rakiet do sondażu meteorologicznego i kosmicznego. Są to cztery rakiety: „Grannos", wynosząca ładunek użyteczny 10 kg na wysokość 150 km, „Belisama" (8 kg na 100 km), „Epona" (1 kg na 60 km) i „Toutatis" (1 kg na 80 km). Zwraca uwagę mała rakieta dwuczłonowa „Toutatis", która jest wystrzeliwana z armaty i służy jako sonda telemetryczna o pułapie 80 km.

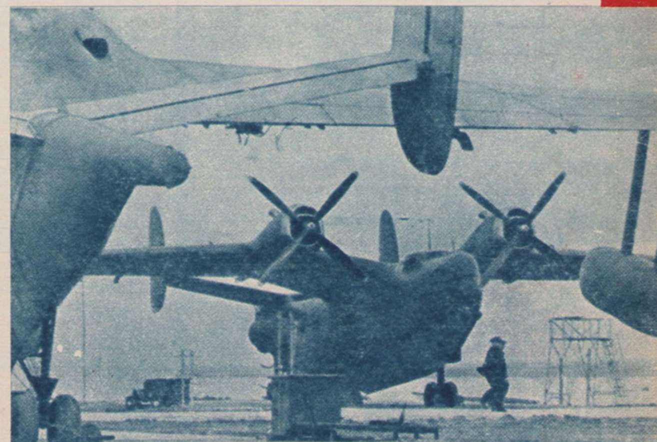
STACJA ORBITALNA



Najnowszy projekt prefabrykowanej stacji orbitalnej NASA. Składa się ona z modułów i jest przewidziana dla 3 do 6-miesięcznego pobytu 12 osób. Kubatura użytkowa — 280 metrów sześciennych. Stacja ma być zbudowana na orbicie wokółziemskiej na wysokości 300—450 km po roku 1975.

AMFIBIE

Fragment lotniska radzieckich wodnosamolotów – amfibii.



Rysunki i zdjęcia: „Awiacja i Kosmonawtika", „Air-Cosmos"